

AI3

Giuseppe Moricola

L'albero della cuccagna

L'affare emigrazione nel grande esodo tra '800 e '900





Aracne editrice

www.aracneeditrice.it
info@aracneeditrice.it

Copyright © MMXVI
Giacchino Onorati editore S.r.l. – unipersonale

www.giacchinoonoratieditore.it
info@giacchinoonoratieditore.it

via Sotto le mura, 54
00020 Canterano (RM)
(06) 93781065

ISBN 978-88-548-9780-9

*I diritti di traduzione, di memorizzazione elettronica,
di riproduzione e di adattamento anche parziale,
con qualsiasi mezzo, sono riservati per tutti i Paesi.*

*Non sono assolutamente consentite le fotocopie
senza il permesso scritto dell'Editore.*

I edizione: novembre 2016

Indice

- 7 *Abbreviazioni*
- 9 *Introduzione*
- 19 **Capitolo I**
Spazi ristretti, abusi diffusi. Nei porti della grande emigrazione
- 1.1. Porti e politiche migratorie alla prova del grande esodo, 19 – 1.2. All'ammasso: gli emigranti nel porto di Napoli, 26 – 1.3. La "capitolazione dello stato": il sabotaggio del ricovero per gli emigranti, 33.
- 43 **Capitolo II**
Costi e trasporti. L'affare dell'emigrazione transatlantica
- 2.1. Da via Marina Nuova alla nave: i difficili prodromi del viaggio, 43 – 2.2. I noli "ingannatori", 54 – 2.3. Sulla nave, 59.
- 69 **Capitolo III**
Da Napolitano a Tano: un percorso di sottrazione. In viaggio per l'America Latina
- 3.1. L'emigrazione "vergognosa", 69 – 3.2. L'infame moltiplicatore. I prepagati, 78 – 3.3. Sulle "navi di convenienza": "l'igiene e la pulizia sono costantemente in contrasto con la speculazione", 84.

- 95 Capitolo IV
Da disperati a vettori economici. Il mito dell'emigrazione nel commercio internazionale dell'Italia
4.1. "L'esportazione segue l'emigrazione": il dibattito tra i contemporanei, 95 – 4.2. La debole via del colonialismo commerciale. Alcune evidenze empiriche, 107 – 4.3. Dai grandi ai piccoli affari. L'emigrazione e la mancata modernizzazione degli scambi, 116.
- 129 Capitolo V
Imprenditori che seguono l'emigrazione
5.1. Imprenditori in trasferta, 129 – 5.2. Dalle Prealpi alle Ande: le trame d'affari di Enrico Dell'Acqua, 133 – 5.3. Dar da bere agli emigranti: un viticoltore nelle *Little Italies*, 146.
- 159 Capitolo VI
"Una caterva di uffici parassiti": le speculazioni sui guadagni degli emigranti
6.1. Emigranti che vengono, denaro che va, 159 – 6.2. "Prominenti" italiani all'opera: i banchisti, 164 – 6.3. Banca degli emigranti o banca coloniale?, 174.
- 185 Conclusioni

Abbreviazioni

ACS Archivio Centrale dello Stato Roma

ACSN Archivio dello Stato Napoli

APCD Atti Parlamentari — Camera dei Deputati

ASMAE Archivio Ministero degli Affari Esteri

CCND Camera di Commercio di Napoli — Registro delle
deliberazioni

CGE Commissariato Generale dell'Emigrazione

MAIC Ministero Agricoltura Industria e Commercio

MPL Ministero Lavori Pubblici

Introduzione

Le vicende più recenti legate agli imponenti flussi di immigrati in Europa e, in particolare, in Italia hanno suscitato preoccupazioni ed indignazione per l'ingovernabilità di tali processi e per gli ampi spazi concessi ad una pletora di figure e di istituzioni di poter fare affari sulla pelle di tante persone. "Immigrazione spa", "commercio emigrazione", per citare i titoli di cronaca più frequenti, hanno finito per rappresentare gli aspetti più oscuri e immorali di una attività di sfruttamento che si è espressa con uguale intensità e spregiudicatezza in ogni campo, dal mercato del lavoro alla assistenza e ad ogni altra forma di intermediazione generata dall'anarchia della gestione del fenomeno migratorio. Nella pur avvertita esigenza di un confronto tra i movimenti migratori di ieri e di oggi¹, questi aspetti stentano ad emergere, rimanendo la comparazione limitata ai grandi temi individuati dalle scienze sociali. L'analisi, infatti, si muove lungo gli itinerari e gli interrogativi delle discipline che hanno da sempre affrontato la mobilità territoriale: la demografia, con i quesiti sulla quantificazione dei flussi; la geografia, con l'attenzione alle traiettorie delle partenze e degli arrivi; l'economia e la sociologia, per l'interesse rivolto ai profili socio-professionali dei migranti e ai loro rapporti con i mercati del lavoro; la giurisprudenza per l'analisi delle politiche migratorie; e, infine, l'antropologia,

1. G. GOZZINI, *Le migrazioni di ieri e di oggi. Una storia comparata*, Milano, 2005.

con l'interesse verso i comportamenti delle famiglie e dei gruppi. La storiografia, pur avendo stabilito un fecondo rapporto con le altre scienze sociali², sulla questione del "commercio dell'emigrazione", come ebbe già a definirlo qualche anno fa Robert Harney insistendo sulla necessità di far luce sui tentacolari rapporti di sfruttamento proliferati intorno agli italiani emigrati nelle Americhe³, ha circoscritto l'indagine agli aspetti più macroscopici e di prossimità dell'universo a vario titolo interessato a lucrare sul grande esodo migratorio di fine Ottocento. Le cronache di oggi possono spingere gli storici a riconsiderare l'"affare" emigrazione non fermandosi soltanto alle sortite nel campo del mercato del lavoro e dell'analisi di quelle forme di caporalato che, nel tempo, hanno costituito il pesante fardello per accedere da parte degli emigranti ai più infimi gradini del mondo del lavoro nei paesi di destinazione. Anche la spietata organizzazione dei viaggi degli immigrati di oggi può suggerire agli storici di non limitarsi agli aspetti oleografici delle traversate di ieri e, superando la barriera degli agenti di viaggio di allora, riuscire a dar conto del tentacolare e sommerso addensarsi di guadagni che, in un costoso e insuperabile tragitto ad ostacoli, ha segnato anche il viaggio della speranza di un secolo fa. Si tratta soltanto di alcuni spunti affrontati in questo lavoro che, tuttavia, inducono a chiedersi del perché la storiografia, pur ampliando gli orizzonti della ricerca, sia stata poco disponibile a ricostruire, anche in termini econo-

2. Per comprendere lo sviluppo e la pluralità dei percorsi analitici nell'agenda degli storici, cfr. P. BEVILACQUA, A. DE CLEMENTI, E. FRANZINA (a cura di), *Storia dell'emigrazione italiana*, vol. I, *Partenze*; vol. II, *Arrivi*, Roma, 2001.

3. R. HARNEY, *Dalla frontiera alle Little Italies. Gli Italiani in Canada (1800-1945)*, Roma, 1984, cap. II.

mici, i circuiti entro i quali acquista consistenza l’“affare” emigrazione⁴. A fungere da schermo, come hanno rilevato alcuni storici impegnati oltre oceano ad indagare il fenomeno dell’emigrazione italiana otto–novecentesca, è stata soprattutto la delimitazione dello spazio migratorio imposto dalla “scoperta”, per molti altri aspetti positiva, ma per altri limitativa, della catena migratoria come motore dell’intero fenomeno. Questo approccio, incentrato sulla riproduzione anche nella società di accogliimento dei rapporti presenti nella società di origine, ha finito per privilegiare l’analisi dei rapporti di cooperazione rispetto a quelli di sfruttamento. Non a caso, Harney suggerisce che le interpretazioni dell’emigrazione come un processo a catena, che mette in movimento rapporti di solidarietà tra gli stessi migranti, danno una immagine distorta — troppo appoggiata sull’idea di solidarietà paesana e parentale — di un processo nel quale pesano, invece, in modo determinante le aspettative di lucro da parte di una crescente schiera di soggetti⁵. Partendo da identiche esigenze, Fernando Devoto ha insistito sulla necessità di una più articolata declinazione del concetto di catena migratoria, introducendo accanto alla tipologia di catena orizzontale, gestita dagli stessi emigranti in base a rapporti di reciprocità, quella di tipo verticale, frutto di poteri ineguali determinati dal ruolo di attori sociali esterni alla rete primaria degli emigranti⁶. Una distinzione che, tra l’altro, come già avvertiva nel 1921 il sociologo americano William Thomas, fa lu-

4. Anche dal versante della storia economica, infatti, gli studi più recenti ripercorrono i temi e le questioni ampiamente ripresi dalla storia sociale. Cfr. F. FAURI, *Storia economica delle migrazioni italiane*, Bologna, 2016.

5. R. HARNEY, *Dalla frontiera alle Little Italies*, cit.

6. F.J. DEVOTO, *Le migrazioni italiane in Argentina. Un saggio interpretativo*, Napoli, 1994, pp. 47–79.

ce su rappresentazioni in apparenza troppo idilliche dei rapporti interni alle comunità di emigranti, perché

a causa delle abitudini della vita comunitaria e della tendenza a considerare ogni compatriota come un amico, è facile per gli immigrati sfruttarsi reciprocamente in vari modi, e per qualcuno trasformare questo sfruttamento in affare.⁷

Alla eccessiva e fuorviante linearità del concetto di catena si sono, così, preferiti modelli di relazioni più articolati, riferibili più all'immagine in continua ridefinizione di una ragnatela che comprende varie altre organizzazioni o intermediari ed è in grado di orientare verso l'universo dell'emigrazione anche interessi del tutto esterni ad esso⁸. Dentro un siffatto schema emergono e possono essere meglio messi a fuoco i *provider* di determinati servizi, come il posto letto, l'invio di merci o la trasmissione di rimesse per via informali, spesso operanti in una zona opaca, talvolta illegale, i quali normalmente traggono un lucro dalla propria attività e arrivano a costituire a volte vere e proprie attività economiche rivolte al mercato dei connazionali. Essi finiscono per connotare una economia di circolazione che è un altro modo, insieme a quello dei valori culturali e materiali, di indagare il sistema delle migrazioni e dei loro rapporti con la madrepatria, nella quale

7. W.I. THOMAS, *Gli immigrati e l'America. Tra il vecchio mondo ed il nuovo*, trad. It. (ed. originale 1921), Roma, 1997, pp. 64-65.

8. F.J. DEVOTO, *Le migrazioni italiane in Argentina*, cit., p. 60. Sulla necessità, sul piano sociologico, di utilizzare per lo studio del fenomeno migratorio concetti come quello di reticolo o network, cfr. J. GOSS, B. LINDQUIST, *Conceptualizing International Labor Migration: a Structuration Perspective*, in "International Migration Review", 110, 1995, pp. 317-351. Per una rassegna sul concetto di reti migratorie si veda anche M. AMBROSINI, *Delle reti ed oltre: processi migratori, legami sociali e istituzioni*, Working Papers del Dipartimento di Studi Sociali e Politici, Università di Milano, 2006.

possono trovare posto anche operatori economici che, pur non provenendo da quel mondo, affidano alle comunità degli emigranti la possibilità di cimentarsi con il mercato internazionale. Si delineano, così, circuiti distributivi dotati di intrecci reciproci, capillari, più spesso informali, basati su evidenti relazioni asimmetriche. Circuiti sempre più densi, che si moltiplicano secondo un meccanismo di clonazione che arricchisce tanto le funzioni distributive che le figure della mediazione. A seguire le tracce di così consistenti e molecolari attività si può tentare di ricostruire il perimetro dello sfruttamento ma anche delle opportunità suscitate dai grandi flussi migratori. La variabilità di quel confine solo in parte dipende dall'intraprendenza e dalla sete di guadagno dei singoli; piuttosto è la conseguenza del ruolo delle politiche migratorie e di regolazione istituzionale che i paesi di origine adottano per promuovere il mantenimento dei legami e di forme di cittadinanza, al fine di continuare a beneficiare di flussi di rimesse, di ritorni commerciali e di investimenti economici da parte dei connazionali all'estero, ma anche per captare da parte di quest'ultimi il consenso elettorale. La funzione preminente delle *migration policies*, oltre a proiettarci in una dimensione "trasnazionale" del fenomeno definita dalla capacità di produrre nel tempo un ampio arco di relazioni sociali, affettive e materiali tra i due poli del movimento migratorio⁹, può significativamente riferire del raggio d'azione di quanti provano, con metodi, obiettivi e risultati diversi, a far fortuna sulle spalle del popolo migrante. L'"affare", alla fine, è da mettere in relazione alla maggiore

9. Cfr. L. BASCH, N. GLICK SCHILLER, C. SZANTON (eds.), *Nations Unbound: Transnational Projects, Postcolonial Predicaments and Deterritorialized States*, Amsterdam, 1994; Ch. TILLY, *Trust Networks in Transnational Migration*, in "Sociological Forum", 1, 2007, pp. 3-24.

o minore debolezza del pubblico, alle motivazioni prevalenti che animano gli interventi dello stato in materia e al conseguente tipo di strumentazione tecnico-giuridica di cui ci si dota per regolamentare i processi di mobilità in entrata e in uscita.

Sulla scorta di tali ragionamenti e dell'esigenza di consegnare ad una prospettiva storica fenomeni che nell'immaginario collettivo sembrano appartenere soltanto alle cronache più recenti, si è fatta strada l'idea di ricostruire il lungo rosario dell'"affare" dell'emigrazione italiana otto-novecentesca. Il tentativo non ha nessuna pretesa di esaustività né di sistematicità. Partendo da alcuni spunti di ricerca, elaborati in precedenza per contesti e obiettivi analitici diversi, e arricchendoli con nuovi contributi pensati in coerenza con questo progetto, si è ripercorso il tragitto dell'emigrante dalla partenza all'arrivo, soffermandosi su quegli snodi nei quali lo sprovveduto uomo con la valigia di cartone, come in uno spietato gioco dell'oca, si trova costretto a pagar pegno pur di vedere realizzato il suo sogno. Dalle indecenti condizioni di soggiorno nelle città di imbarco, per giungere sulle navi-prigioni, dopo l'attraversamento di porti ostili e disorganizzati, si compongono i tasselli di un affare dai tratti miserabili come lo è la pletora di affaristi che insidiano la via crucis che separa il malcapitato viaggiatore dalle zone di soste forzate al ponte dei bastimenti e ancora per tutta la traversata. Lungo questo cammino si affacciano numerosi locandieri senza scrupoli, agenti di viaggio, medici prezzolati, facchini e doganieri esigenti che, in combutta con compagnie di navigazioni, società di emigrazione ed equipaggi collusi hanno vita facile nelle maglie troppo larghe di regolamenti e istituzioni pensate a difesa degli emigranti. È una cortina di ferro che altera decisamente i costi del viaggio, fino a neutralizza-

re gran parte dei vantaggi faticosamente raggiunti con il passaggio dalla vela al vapore e l'ancora più lenta e caotica modernizzazione degli scali. Ad aspettarli sulle banchine d'arrivo, per scortarli nei sudici alloggiamenti delle *Little Italies*, per avviarli in lavori "forzati", o per "sequestrarne" i sudati risparmi, in attesa di rimetterli alle famiglie rimaste a casa, li attendono *bosses*, notai, *banchisti*, commercianti dai tratti speculari a quelli di chi li aveva presi in consegna al momento di partire. Ma ormai gli *affari* sono diventati *bisinniss* nelle grandi concentrazioni dei nostri connazionali all'estero, di fronte ai quali si infrangono anche le politiche di contrasto dello stato italiano animate soltanto da una smisurata quanto velleitaria ambizione di espansionismo commerciale da caricare sulle gracili spalle delle schiere dei nostri emigranti. Tra consoli e diplomatici impreparati ai nuovi compiti di agenti commerciali; camere di commercio italiane all'estero governate dagli interessi di improvvisati importatori di merci nazionali, quasi sempre in lotta con i produttori italo-americi per niente propensi allo scambio con la madrepatria dopo essersi appropriati del brand etnico; e una esile quanto laboriosa organizzazione istituzionale, in testa al Ministero di Agricoltura Industria e Commercio, per la raccolta e la diffusione delle informazioni sulle mete dei nostri connazionali, fallisce l'idea stessa dell'emigrazione assistita, intesa come cavallo di troia per sfondare sui ricchi e grandi mercati dei paesi di accoglienza. Parzialità, debolezze che non tardano a trascinare nelle difficoltà anche quei pochi, coraggiosi imprenditori-mercanti di casa nostra che avevano sposato la causa, impegnandosi personalmente nelle nostre comunità all'estero. Relativamente efficace si dimostra anche il tentativo di contrasto operato dallo stato italiano per sottrarre la gestione delle rimesse ad un mercato largamente

controllato da figure di speculatori formatesi dentro le nostre stesse comunità. In questo caso, la preoccupazione di non disperdere i risparmi degli emigranti in funzione dei precari equilibri della bilancia dei pagamenti dello stato liberale, induce alla concessione, all'inizio del 900, al Banco di Napoli della prerogativa della gestione delle rimesse. Il provvedimento, scalfisce appena l'informalità dei circuiti controllati da una miriade di spregiudicati ed ingordi *banchisti* italo-americi. Una soluzione dettata dall'emergenza e dalla incapacità dello stato italiano ad applicare al fenomeno dell'emigrazione, almeno nei suoi strategici risvolti monetari e finanziari, lo stesso spirito interventista che lo anima nell'avvio del processo di industrializzazione del paese. La scelta fa abortire sul nascere l'idea, sostenuta da alcuni, di accompagnare il processo migratorio con la istituzione di una rete bancaria italiana oltre oceano che, oltre a familiarizzare le masse dei connazionali con più sicuri strumenti del credito, potesse consentire di finanziare anche il nostro commercio internazionale. Questi, in estrema sintesi, i passaggi salienti di una narrazione che si sviluppa tra opportunità ed occasioni mancate e spazi di manovra concessi ad operazioni soltanto speculative. Alla fine, la rivelazione, per molti versi sorprendente, ascoltata in recenti intercettazioni telefoniche tra imprenditori dell'"immigrazione spa" sulla grandezza dei guadagni realizzati nel settore rispetto ad altre pur redditizie attività criminali, non appare il frutto del disordine in cui si svolgono gli esodi migratori di oggi, ma si trascina dietro una scia di sopraffazioni e di calcoli economici che hanno riguardato anche l'epoca e i protagonisti della grande emigrazione di cento anni fa. Un modo come un altro per ripensare l'utilità della storia nello studio di un difficile presente, trovando nello scambio reciproco fra dimensione storica

e dimensione dell'attualità anche nuove e più forti ragioni per il mestiere dello storico.

Spazi ristretti, abusi diffusi

Nei porti della grande emigrazione

1.1. Porti e politiche migratorie alla prova del grande esodo

Il proliferare degli studi sulla grande emigrazione italiana ha sottratto questo fenomeno al metro del catastrofismo sociale e del pietismo consolatorio¹. L'intreccio tra le diverse scienze sociali ha determinato una pluralità di approcci attraverso i quali il complicato prisma dell'emigrazione si è andato progressivamente ricomponendo fino a comprendere sfaccettature, aspetti, aree problematiche del tutto trascurate fino a qualche decennio fa. Dalle articolazioni territoriali e sociali, alle reti di parentela e i flussi migratori, dalla crisi economica alla progettualità individuale, per citare soltanto alcuni dei paragrafi della ricca storiografia di settore, tutto sembra rimandare ad una confortante espressione di vitalità e curiosità interpretativa. In un quadro così dinamico sembrano quasi una nota stonata le persistenti immagini di una oleografia migratoria colta nel momen-

1. Cfr. P. BEVILACQUA, A. DE CLEMENTI, E. FRANZINA, (a cura di), *Storia dell'emigrazione italiana*, I, *Partenze*, Roma, Donzelli, 2001; P. CORTI, M. SANFILIPPO (a cura di), *Migrazioni*, in «Annali della Storia d'Italia Einaudi», XXIV, Torino, 2009.

to del viaggio². L'iconografia delle masse accalcate sulle banchine, nella straniata attesa di salire sui «bastimenti della speranza» resiste come la «triste dipintura»³ di un fenomeno che indugia alla condanna e sfiora l'indecenza. I porti assediati da incontenibili folle di migranti si insinuano in modo impressionistico nella effervescenza degli studi più recenti, come le colonne inattaccabili di un immaginario degli e sugli emigranti consegnato alle sole rappresentazioni nazional-popolari. È nei porti, soprattutto di Napoli e di Genova, infatti, che l'emigrazione si materializza nelle sue gigantesche e dolenti descrizioni. La stridente sproporzione tra la ristrettezza degli spazi e l'andamento continuo e sostenuto dell'esodo, fissa i luoghi dell'imbarco come la rappresentazione più efficace di tutto ciò che è legato al fenomeno migratorio: le miserie, il degrado sociale ed economico, le tante e tante forme di sfruttamento di cui si è vittime durante la sosta nelle città di imbarco. È stato giustamente osservato che l'emigrante nasce come figura sociale agli occhi del paese proprio sulle banchine dei porti, perché «a Genova, come a Napoli e a Palermo i flussi migratori modificano il rapporto che la città ha con il porto e con le attività portuali. Chi si imbarca non è un viaggiatore ma un emigrante: una figura sociale nuova rispetto a quelle che praticano abitualmente gli ambienti e le strutture dei porti»⁴. Bastano poche cifre per dare il senso del drammatico impatto determinato

2. Cfr. A. MOLINARI, *Traversate*, in P. CORTI, M. SANFILIPPO (a cura di), *Migrazioni*, cit., pp. 529-548.

3. F. MACOLA, *L'Europa alla conquista dell'America Latina*, Venezia, 1894, p. II.

4. A. MOLINARI, *Porti, trasporti e compagnie*, in P. BEVILACQUA, A. DE CLEMENTI, E. FRANZINA (a cura di), *Storia dell'emigrazione italiana*, I, *Partenze*, cit., p. 250.

dalla confluenza degli imponenti contingenti di emigranti nelle città dell'imbarco. Tra il 1876 ed il 1914, soltanto dai porti di Napoli e Genova partono 6.579.593 persone; in media circa 170 mila all'anno, un esercito che per le sue dimensioni costituisce circa il 15-25% della popolazione residente nelle due città marinare⁵. Un mastodontico corpo estraneo si catapulta in realtà sociali già di per sé segnate da un problematico rapporto con i sistemi marittimi che le caratterizzano⁶ e fa saltare i già precari assetti della organizzazione del viaggio oltreoceano degli emigranti. Le città sono impreparate ad accogliere un così consistente numero di persone; i loro porti lo sono ancora di più, evidenziando i limiti della politica di modernizzazione degli scali marittimi nazionali avviata con l'Unità del paese. Infatti, benché il processo di *National Bulding* non avesse trascurato di intervenire sul sistema portuale italiano, sia in termini finanziari che organizzativi, l'ondata migratoria ne mette a nudo l'incongruità. Dal 1862 al 1924 lo stato impegna 508 milioni di lire per il potenziamento dei porti, di cui ben 244, pari al 48% del totale, destinati ai due principali scali di emigrazione di Napoli e di Genova⁷. Ugualmente intensa, se non proprio frenetica, è nei primi decenni dell'età liberale l'attività normativa per la definizione delle gerarchie portuali e del funzionamento degli scali, con oltre 50 provvedimenti varati tra il 1861 ed il 1880⁸. Nonostante tutto, assai limitati sono gli orizzonti in cui si muove la mano pubblica, privilegiando soltanto gli interessi di sicurezza nazionale e, poi, quelli mercantili le-

5. CGE, *Annuario statistico dell'emigrazione italiana*, Roma, 1926, pp. 86-87.

6. Cfr. P. FRASCANI, *Il mare*, Bologna, 2008.

7. C. CAROZZI, A. MIONI, *L'Italia in formazione*, Bari, 1980, pp. 278-279.

8. S. MAGGI, *Storia dei trasporti in Italia*, Bologna, 2005, pp. 161-162.

gati alla organizzazione dei porti. Ancora più penalizzante, nei tempi e nelle modalità di realizzazione degli interventi infrastrutturali, risulta il criterio della concorrenza della spesa tra lo stato e i comuni, aspetto che oltre a favorire la distribuzione a pioggia delle risorse finanziarie, finisce per legare l'andamento dei lavori alle croniche difficoltà di cassa degli enti locali. Complessivamente, all'avvio dell'esodo migratorio, i porti sono inadeguati rispetto ai bisogni emergenti, con molti progetti incompiuti e con modifiche dei vecchi impianti preunitari che riguardano in genere l'edificazione di dighe foranee per la formazione di avamposti al largo dei precedenti bacini, il prolungamento dei moli esistenti, l'estendersi delle banchinature al posto delle scogliere e delle spiagge⁹. Di conseguenza, caotica e in balia di antiche organizzazioni corporative rimane la gestione dei servizi portuali¹⁰. In questo quadro, l'emigrazione è vissuta come una emergenza da fronteggiare, in assenza di modelli organizzativi e di spazi specifici. Del tutto inesistenti sono le combinazioni e le integrazioni tra i differenti mezzi necessari al movimento delle merci e degli uomini. Giunti così all'appuntamento con l'esodo otto-novecentesco, i porti italiani costituiscono uno snodo delicato delle traiettorie migratorie. Estranei e ostili allo sprovveduto viaggiatore, essi diventano un punto di passaggio tra la terra ed il mare irto di difficoltà. Se è vero che i porti sono le «finestre sul mondo»¹¹, per gli emigranti italiani quelle finestre si schiudono a fatica e tra mille incognite e trabocchetti.

9. *Ibidem*.

10. G. MORICOLA, *Gli uomini che muovono i beni: facchini ed organizzazione del porto a Napoli dopo l'Unità*, in «Società e storia», VIIC, 2002, pp. 517-540.

11. F. ANGIOLINI, *Il porto*, in H.G. HAUPT (a cura di), *Luoghi quotidiani nella storia d'Europa*, Roma-Bari, 1993, p. 56.

Ma per quanto l'onda d'urto dell'emigrazione metta a fuoco i limiti di una attività di infrastrutturazione portuale centrata unicamente sulla estensione in senso quantitativo degli impianti esistenti, sono le stesse politiche migratorie ad accentuare l'inerzia e le rigidità di tale impostazione.

La legge Crispi del 1888, considerando la partenza degli individui come oggetto di una semplice transizione privata¹², attribuisce scarso peso all'attrezzamento dei porti come terminali dei flussi in uscita. In altre parole, ciò che avviene nei luoghi di imbarco rientra all'interno di una vicenda contrattuale privata tra le compagnie di navigazione, attraverso i loro agenti, e i passeggeri, rispetto alla quale lo stato si riserva di intervenire soltanto come responsabile dell'ordine pubblico. Con un articolo della fine del 1873 sul giornale genovese *La Borsa*, Iacopo Virgilio, descrivendo le disordinate condizioni di afflusso in città dei primi contingenti di emigranti, lasciati "in mano alla divina provvidenza: come alloggiare, dove dormano, ove si riparino, che cosa mangino questi infelici, è cosa che solo Dio sa"¹³, anticipa una condizione che si sarebbe protratta nel tempo per l'incapacità dello stato di prevedere all'interno dei porti strutture e dispositivi di tutela e assistenza a favore di tali soggetti. Di fatto, fino all'entrata in vigore della nuova legge sull'emigrazione del 1901, "nessun provvedimento venne adottato per quanto concerne l'assistenza degli emigranti prima della loro partenza e al loro arrivo nei porti di imbarco, onde essi erano vittime di frodi e abusi"¹⁴. Né,

12. M.R. OSTUNI, *Leggi e politiche di governo nell'Italia liberale e fascista*, in P. BEVILACQUA, A. DE CLEMENTI, E. FRANZINA (a cura di), *Storia dell'emigrazione italiana*, I, *Partenze*, cit., p. 311.

13. Cit. in M.E. FERRARI, *Emigrazioni e colonie: il giornale genovese La Borsa (1865-1894)*, Genova, p. 1038.

14. CGE, *L'emigrazione italiana. Origini e funzioni del CGE*, Roma, 1925, p.

a ben vedere, il nuovo provvedimento, considerato come l'atto più organico in materia di emigrazione, sposta di molto i termini della questione, per quanto assuma una più esplicita tutela della figura dell'emigrante. "La legge del 1901 — ha sottolineato Augusta Molinari — è rivolta esclusivamente a codificare momenti e aspetti dell'emigrazione transoceanica e viene ribadito il carattere privatistico del fenomeno"¹⁵. Siamo di fronte ad una debolezza degli scopi, suffragata da un altrettanto incerto assetto delle dotazioni finanziarie messe a disposizione degli organismi istituiti dalla legge. Il Commissariato Generale per l'emigrazione, come ente strumentale responsabile dell'attuazione del dettato legislativo, fin dall'inizio deve fare i conti con una autonomia finanziaria mai pienamente riconosciuta dal Parlamento. L'attività di tale istituzione, infatti, è pregiudicata dalla ostilità della Commissione Parlamentare di Vigilanza chiamata a controllarne la gestione contabile, composta in larga maggioranza da politici sfavorevoli all'emigrazione. A questo proposito, Maria Rosaria Ostuni ha osservato che

Ad avversare il CGE erano agrari e liberisti innanzitutto. I primi sempre preoccupati di arrestare l'emorragia di forza lavoro che faceva crescere i salari nelle campagne. I secondi, sostenitori dell'abolizione dei noli di stato, finivano per sposare, in nome dei loro principi, la causa delle compagnie di navigazione.¹⁶

Ma ancor più della forma in cui si attua l'autonomia finanziaria del CGE, pesa la natura e la provenienza delle

7.

15. A. MOLINARI, *Le navi di Lazzaro*, Milano, 1988, p. 42.

16. M.R. OSTUNI, *Leggi e politiche di governo nell'Italia liberale e fascista*, cit., p. 313.

risorse ad esso assegnate. Nella logica della riforma a costo zero, il “Fondo per l’Emigrazione” fa affidamento su un sistema di finanziamento legato a doppia mandata alla capacità contributiva di settori che, per la propria attività, sono i meno interessati ad una effettiva regolazione del fenomeno migratorio.

Il Commissariato Generale — ha ribadito di recente Francesca Fauri, a conferma della visione privatistica della legge — fu dotato di mezzi finanziari autonomi raccolti attraverso i proventi delle tasse (i contributi) dei vettori, emigranti e datori di lavoro. In sostanza il fondo si autoalimentava grazie alle compagnie di navigazione e a chi era direttamente coinvolto nel movimento migratorio, senza pesare sul bilancio dello stato.¹⁷

La nuova legge, dunque, ha le armi spuntate per poter ottenere l’osservanza delle norme da parte delle compagnie di navigazione o, anche, per riuscire a procedere speditamente all’insediamento nei porti del suo personale ispettivo¹⁸. Nella realtà, il provvedimento si traduce in un incontrollabile miscuglio di burocratismo ed anarchia, con appesantimenti ed inconvenienti che rendono del tutto aleatorie le clausole di garanzia per l’emigrante. Ci sarà modo, nel corso del lavoro, di dar conto della infinita gamma di infrazioni rilevate dalle Prefetture e dalle Questure, a testimonianza delle falle apertesi nel sistema burocratico-amministrativo ideato dalla legge. La sovrabbondanza di tale documentazione attesta le resistenze diffuse da parte di chi tira le file del traffico migratorio a considerare

17. F. FAURI, *Storia economica dell’emigrazione*, cit., p. 51.

18. Significativo di tali difficoltà è il fatto che soltanto dieci anni dopo l’emanazione della legge saranno resi esecutivi gli ispettorati dell’emigrazione nei principali porti italiani. Si veda A. MOLINARI, *Le navi di Lazzaro*, cit., pp. 43-45.

chi ne fa parte qualcosa di più di una “merce” da «trasportare il maggior numero possibile col maggior profitto, senza alcun pensiero nonché del benessere, dell'esistenza stessa di quella povera gente»¹⁹. L'equivalenza emigranti-mercanzia da trasporto comporta che l'unico metro di misura dell'affare sia quello di «raccolgere ben numerosa turba, in modo che il mercato riuscisse più vantaggioso»²⁰. Secondo una così semplice funzione di calcolo, è ininfluente l'esistenza di porti angusti con servizi approssimativi per il traffico passeggeri. Il porto di Napoli, su cui concentreremo adesso la nostra attenzione, è la più convincente cartina al tornasole della incapacità dello stato a riorganizzare lo spazio portuale secondo i bisogni imposti dalla sopravvenuta destinazione di scalo per gli emigranti.

1.2. All'ammasso: gli emigranti nel porto di Napoli

La storia del porto di Napoli ha un fondamentale punto di cesura in relazione alla sua centralità, all'inizio del '900, nelle principali rotte dell'emigrazione transoceanica. Fino a quel momento la struttura portuale dell'ex capitale borbonica aveva avuto vita stentata, ed in ogni caso, ben al di sotto delle aspettative degli operatori economici della città. Soffocato dalla forzata convivenza con il porto militare di impianto borbonico e penalizzato nel suo sviluppo dalla mancanza di un organico e condiviso progetto di espansione urbanistica, il più importante porto del Mezzogiorno, dopo l'Unità, subisce un lento ma continuo

19. C.M. BELLÌ, *Igiene navale: manuale per medici di bordo, ufficiali naviganti e costruttori navali*, Milano, 1905, p. 12.

20. CGE, *L'emigrazione italiana*, cit., p. 7.

declino²¹. A quel punto le fortune dello scalo partenopeo restano affidate non tanto alla dinamica degli scambi ma piuttosto alla sua trasformazione come principale porto dell'emigrazione. Dalla fine dell'800 agli anni venti del nuovo secolo, Napoli recupera un primato nel sistema portuale italiano grazie alla partenza di milioni di meridionali verso le Americhe. Per tutto il primo decennio del '900, l'aumento del tonnellaggio delle navi che vi approdano è imputabile in gran parte al movimento di circa 300 mila persone che ogni anno vi transitano per imbarcarsi per i paesi d'oltreoceano. Si tratta di navi moderne, piroscafi a vapore, di bandiera soprattutto inglese e tedesca, di stazza non inferiore alle 4 mila tonnellate e spesso superiori alle 8 mila, in grado di contenere fino a 2 mila passeggeri. In relazione alla provenienza geografica degli emigranti e alle loro destinazioni, si rileva che il porto di Napoli accoglieva fino alla vigilia della prima guerra mondiale quasi la metà dei passeggeri in transito per l'estero da tutti i porti del regno, con un vantaggio su Genova, principale porto concorrente, di oltre 120 mila viaggiatori annui²². La meridionalizzazione dei flussi migratori e il loro spostamento dal sud al nord del continente americano concentrano sul porto campano gran parte del contingente migratorio. Di fatto, all'inizio del secolo le proporzioni delle partenze dai due principali porti dell'emigrazione si sono ribaltate rispetto al trentennio precedente e Napoli fa la parte del leone con oltre i due terzi dei viaggiatori in transito per le Americhe²³. Per quanto già prima della fine del primo

21. Cfr. P. FRASCANI, *Strutture e traffici del porto di Napoli tra il 1860 ed il 1960*, in "Memoria e ricerca", XI, 2002, pp. 41-62.

22. F. MILONE, *Il problema del porto di Napoli*, in "Questioni meridionali", aprile 1936, pp. 3-16.

23. A. MOLINARI, *Porti, trasporti, compagnie*, cit., pp. 239-240.

conflitto mondiale, tale traffico tenda a ridimensionarsi per effetto delle spartizione degli scali tra le principali compagnie di navigazione e per la concorrenza degli altri porti meridionali (Palermo e Messina), è comprensibile che le forze economiche della città ripongano nella spinta migratoria «tutte le speranze dell'avvenire», e confidino per le sorti dell'ex capitale borbonica nell'incessante movimento marittimo che in alcuni periodi dell'anno giunge a registrare la partenza di anche tre grandi piroscafi al giorno con punte eccezionali di 300 mila partenze distribuite tra 250 bastimenti²⁴. La consapevolezza di una simile opportunità, tuttavia, non induce a ripensare la logistica del porto. Al pari di quanto era già avvenuto a Genova, dove gli interventi di ampliamento e ristrutturazione degli spazi adibiti al traffico passeggeri erano proceduti a rilento, giungendo a conclusione soltanto quando il movimento migratorio su quel porto si era ridimensionato²⁵, anche a Napoli si lamenterà a lungo l'insufficienza di strutture atte a ricevere così copiose masse di persone, tant'è che per alleggerire la pressione sul porto di Napoli si decide, nel 1904, di veicolare parte degli emigranti meridionali su Genova equiparando il costo del biglietto ferroviario per le due città²⁶. Anche la costruzione della stazione marittima, avviata all'inizio del '900, per quanto sufficientemente attrezzata, è sottodimensionata rispetto ai bisogni; essa sarà completata soltanto nel 1908, comportando nel frattempo anche due o tre giorni per effettuare le operazioni do-

24. F. MILONE, *Il problema del porto di Napoli*, cit., p. 10.

25. M.E. TONIZZI, *Merci, strutture e lavoro nel porto di Genova tra '800 e '900*, Milano, 2000, pp. 39-60.

26. CCND, *Circa l'attuazione del governo per l'emigrazione*, tornata 11 ottobre 1904.

ganali²⁷. Praticamente inesistenti, infine, i collegamenti ferroviari interni e quelli tra lo scalo marittimo e la stazione ferroviaria²⁸. Nel quadro di un così parziale disegno della logistica di base, la gestione dei servizi specifici per gli emigranti non può che risultare caotica e superficiale. La trafila per le visite sanitarie e per la disinfezione delle persone e dei bagagli avviene in condizioni assolutamente precarie. Nell'area portuale, infatti, solo nel 1904 si provvede alla costruzione di un fabbricato per la sterilizzazione degli indumenti contenuti nei bagagli e si copre con tettoie in ferro e vetro le banchine laterali della stazione marittima per garantire un minimo di riparo per quanti si recano dalle sale da visita alla banchina per riprendere i bagagli²⁹. Sempre dallo stesso anno comincia a funzionare una apposito impianto dotato di macchine sterilizzatrici che sostituiscono le vecchie stufe per la disinfettazione degli effetti d'uso personale che gli emigranti depositano per sottoporsi ad un collettivo bagno disinfettante³⁰. Insomma la tipologia di scalo passeggeri si definisce secondo una stentata cadenza emergenziale, per cui ancora nel primo dopoguerra, pur a fronte della riduzione dei flussi migratori, la gestione dei servizi e il mantenimento della disciplina all'interno del porto più che essere il risultato di una roduta

27. CCND, *Su' lavori del porto di Napoli. Relazione del presidente N. Giannini*, tornata 5 giugno 1908.

28. CCND, *Voti pel miglioramento del porto di Napoli*, tornata 11 febbraio 1909; MLP, *Atti della Commissione per il piano regolatore dei porti del regno. Relazione riassuntiva: porti del mar Tirreno*, I, Roma 1910, pp. 317-328.

29. L. BODIO, *Ricovero nel porto di Napoli*, in "Bollettino dell'emigrazione", VII, 1904.

30. L. BODIO, *Visita degli emigranti in partenza*, in «Bollettino dell'emigrazione», VII, 1904.

organizzazione appaiono come una sorta di “miracolo”³¹. Il caos nella gestione del porto è tanto più appariscente perché, a differenza di quanto accaduto a Genova negli ultimi decenni dell’800³², l’affare dell’emigrazione non è controllato dai settori forti dell’economia marittima locale, ma riflette “la peculiarità di una Napoli acefala, dove cioè dal vasto indotto dell’emigrazione, manca l’espressione di vertice, il grande capitale dell’impresa di navigazione”³³. L’assenza dei ceti amatoriali, se pure dentro l’aggressiva e spregiudicata logica speculativa dell’imprenditoria marinara genovese, avrebbe potuto costituire una più efficace forma di pressione perché il porto si attrezzasse alle mutate condizioni del traffico marittimo, contenendo il «brulicante bivacco di poveri disperati» che si snoda dalla stazione ferroviaria alla marina³⁴. Invece, è praticamente inesistente la presenza della marineria napoletana, nella già modesta e minoritaria componente nazionale impegnata nel trasporto degli emigranti dal porto di Napoli. Dai prospetti del traffico passeggeri compilati mensilmente dalla Camera di Commercio, si ricava il carattere residuale della presenza armatoriale napoletana. Nel 1910, dei 32 piroscafi partiti per gli Stati Uniti, solo quattro sono di proprietà di compagnie italiane, e nessuno di essi è iscritto nei ruoli della Capitaneria di porto locale. Negli anni seguenti il movimento marittimo non si modifica. Nel primo semestre del 1913,

31. A. ROSSETTI, *Traffico e sviluppo del porto di Napoli*, in «La rivista economica», gennaio 1923, p. 164.

32. M. DORIA, *Dalla Liguria all’America Latina. Flussi migratori e interessi economici (secoli XIX–XX)*, in G. MORICOLA (a cura di), *Il viaggio degli emigranti in America Latina tra Ottocento e Novecento. Gli aspetti economici, sociali, culturali*, Napoli, 2008, pp. 47–49.

33. A. CLEMENTE, *Il business del viaggio nella Napoli dell’emigrazione*, in G. MORICOLA (a cura di), *Il viaggio degli emigranti*, cit., p. 26.

34. L. ARAMU, *La Camera sul Porto. Napoli 1860–1940*, Napoli, 2009, p. 224.

per esempio, dei 115 piroscafi che fanno scalo a Napoli solo 11 battono bandiera italiana³⁵. Le poche iniziative tentate su scala locale alla fine dell'800, rapidamente fallite per l'eclittismo dei lor promotori, non avranno seguito negli anni successivi³⁶. In assenza di una autorevole forza di pressione per la regolamentazione del traffico portuale, si lascia spazio ad una fitta rete di approfittatori del commercio migratorio, che secondo stime dalla locale Camera di Commercio corrisponde per Napoli ad oltre 25 milioni di lire annui³⁷. Un vasto e sfuggente sottobosco di affaristi, quasi sempre contiguo o consustanziale alla camorra, in combutta con gli agenti delle compagnie di navigazione, trattiene in ostaggio gli emigranti, sbarrando la strada alla debole e demotivata attività di controllo degli uomini del Commissariato Generale. Messi sotto accusa per la lentezza e la tolleranza con cui operano nel contesto napoletano, gli apparati della struttura commissariale si autoassolvono perché «non deve impressionare se nella moltitudine di gente analfabeta che spesso raggiunge il numero di mille, duemila ecc., si incontra qualche omissione delle condizioni volute dalla legge»; o si appellano, secondo un *refrain* di tipo corporativo, ai modesti livelli retributivi con-

35. ACCN, *Bollettino Statistico*, 3, 1910; Id., 7, 1913.

36. È il caso della Società Anglo-Italiana di noleggi marittimi, costituita dalla Società delle Assicurazioni diverse e i rappresentanti della White Star Line, o della Società La Patria e dell'Unione Meridionale per le assicurazioni degli emigranti. Sorte alla fine dell'800, esse si ritirano rapidamente dal mercato per l'impossibilità di competere con le compagnie straniere, ma anche perché sono ostacolate nella richiesta di sovvenzioni statali dai gruppi armatoriali nazionali che controllano il trasporto degli emigranti. M. MARMO, *L'economia napoletana alla svolta dell'Inchiesta Saredo e la legge dell'8 luglio 1904*, in «Rivista Storica Italiana», LXXXI, 1969, pp. 72-73.

37. CCND, *Mozione Mauro circa l'emigrazione nei suoi rapporti con gli interessi economici di Napoli*, tornata 2 dicembre 1910.

siderato che «il commissario dell'emigrazione, oltre il suo stipendio di commissario ha 120 lire al mese, pur dovendo maneggiare milioni e dovendo sottostare ogni giorno a tentazioni che sono più aspre e tormentose di quelle di S. Antonio»³⁸. Al lassismo delle autorità, fa da *pendant* l'attivismo della folta schiera di agenti prima e, dopo la legge del 1901, dei rappresentanti dei vettori, una distinzione spesso solo nominalistica, dietro la quale non è raro ritrovare gli stessi intermediari di prima e le consolidate pratiche truffaldine di sempre³⁹. A Napoli, la presenza di questo magmatico e composito mondo di intermediari è oltre-modo numerosa. Lo dimostra la baldanzosa autodifesa degli agenti napoletani alla vigilia della legge del 1901 che avrebbe dovuto sancirne la scomparsa⁴⁰, ma ancora di più lo certifica la produzione montante di denunce ed accuse che, nella nuova veste di rappresentanti degli interessi dei vettori, come si avrà modo di riferire anche in altre parti del lavoro, continuano ad accumularsi nei loro confronti, a testimonianza di una delle più riuscite operazioni di trasformismo compiute all'ombra della legge. La partita

38. ASN, *Prefettura, Ufficio Provinciale di Pubblica Sicurezza, Emigrazione*, 1902, fs. 97.

39. Luigi Bodio, a distanza di tre anni dall'approvazione della legge sull'emigrazione del 1901, su questo punto deve riconoscere il sostanziale fallimento dell'auspicato processo di riqualificazione e rinnovamento dei rappresentanti dei vettori, perché a furia di procedere per "eccezione alle regole", nella valutazione delle richieste di passaggio nei nuovi profili dei vecchi agenti, «si è dato un lavoro enorme al Commissariato, con un frutto, diciamolo subito, molto inferiore alla somma degli sforzi che vi furono e vi sono spesi». Gli agenti, alla vigilia della legge erano 11.086. I rappresentanti, "quasi sempre gli agenti di prima, 9.500, ridotti nel 1903 a 6.555. L. BODIO, *Relazione del Commissariato generale per l'Emigrazione*, 1904, cit., pp. 27-29.

40. Si vedano le due petizioni inviate direttamente al governo, in particolare "Considerazioni sul progetto di una nuova legge di emigrazione, Napoli, 1899". ASN, Questura, AG 1888-1909, *Conciliazioni*, 1899, fs. 3887.

dell'emigrazione, dunque, nel grande porto meridionale, vive di un impari confronto tra la debolezza del potere pubblico e la risolutezza di un composito schieramento di intermediari e affaristi, pronto a fare quadrato ogni volta che sembra profilarsi un intervento più risolutivo per alleggerire il traffico migratorio da così corpose interferenze. Di tale contrapposizione rimane significativa la vicenda del Ricovero Pubblico degli Emigranti, chiave di volta del progetto di centralizzazione dei flussi all'interno del perimetro portuale che è destinato a scontrarsi con la veemente mobilitazione di quegli interessi corporativi che, come ostriche allo scoglio, si sono attaccati alla manna dell'emigrazione.

1.3. La “capitolazione dello stato”: il sabotaggio del ricovero per gli emigranti

Le condizioni di anarchia e di sovraffollamento con cui avviene l'ingresso e la permanenza degli emigranti in città ha preoccupanti risvolti di ordine pubblico, soprattutto in considerazione della pervasiva capacità della camorra di dispiegare intorno alla massa degli emigranti tutta una serie di attività e commerci illegali. Alcuni di questi, particolarmente lucrosi ancorché rischiosi, prevedono il controllo diretto da parte dei clan malavitosi. È il caso dell'emigrazione clandestina, fenomeno da sempre correlato ai flussi migratori, ma che allo scoppio della prima guerra mondiale assume risvolti più rilevanti per il concorso di quanti intendono sottrarsi agli obblighi militari. È appunto in quei frangenti che, per la maggiore vigilanza delle autorità militari, si impone all'attenzione dell'opinione pubblica la capillare organizzazione camorristica.

La Pubblica Sicurezza dello scalo marittimo — si legge su una cronaca de *Il Mattino* del maggio 1916 — era venuta a conoscenza dei continui reati contro l'emigrazione compiuti con imbarcazioni clandestine. Il comm. Cav. Caggiano dispose subito un opportuno servizio di appostamento per intrappolare i colpevoli. I componenti della paranza appartenevano tutti alla sezione Vicaria e Mercato ed in queste sezioni fu disposto anche un servizio di sorveglianza. Ogni emigrante per essere imbarcato clandestinamente pagava alla paranza 600 lire oltre alle spese di soggiorno a Napoli. Venivano imbarcati adulti, "difettosi" e soldati disertori, tutta gente che non poteva emigrare regolarmente. In quei giorni era ancora nel porto di Napoli il "Cretic", che doveva salpare per New York. Di giorno le operazioni di imbarco erano tranquille, ma di notte venivano imbarcati su battelli alcune persone che, poi, per mezzo di funi, salivano sul "Cretic". Molti di essi guadagnavano il bordo entrando dagli sportelli delle carboniere. Una volta scoperti furono tutti tradotti in questura e denunciati all'autorità giudiziaria per contravvenzione all'emigrazione ed altri per diserzione dall'esercito (alcuni di essi erano stati precedentemente scartati alla visita medica per difetti organici e malattie infettive).⁴¹

Di lì a qualche mese è lo stesso giornale ad aggiornare sugli esiti delle indagini:

In seguito ad accurate indagini si procedeva all'arresto di circa 200 individui i quali facevano partire clandestinamente e con passaporti falsi persone che volevano sottrarsi al servizio militare. Si era riusciti a scoprire una vera associazione a delinquere composta da 50 persone che raccoglievano chi voleva espatriare, mediante un compenso che variava dalle 500 alle 2000 lire, fornendo a ciascuno il passaporto falso o provvedendo all'imbarco clandestino. Una fabbrica di passaporti falsi era a Isernia, dove un subagente di emigrazione raccoglieva le

41. *Il Mattino*, 19-20 maggio 1916.

varie persone e le accompagnava a Napoli.⁴²

Ma l'impronta malavitosa si estende anche ad altri settori dalla facciata apparentemente legale che, di fronte all'affare dell'emigrazione, rapidamente scivolano in comportamenti moralmente e giuridicamente censurabili. La somministrazione di vitto ed alloggio agli sprovveduti che arrivano nel capoluogo campano per imbarcarsi è il terreno elettivo per tali attività e le tante piccole e malfamate locande disposte nel dedalo di viuzze e vicoli che circondano il porto costituiscono, con la complicità dei gestori, la base operativa di un sempre più nutrito esercito di imbonitori e truffatori. Per far fronte a così tante insidie, il Commissariato per l'emigrazione, fin dalla sua costituzione, concentra su Napoli gli sforzi per creare un cordone di sicurezza intorno agli emigranti, cercando di riportare all'interno del porto anche l'alloggiamento di quanti attendono l'imbarco. La soluzione individuata è quella di costruirvi una struttura di accoglienza, perché «riuniti in ricoveri, gli emigranti sotto la vigile tutela dei funzionari dell'ispettorato del Commissariato, sarebbero più facilmente a sicuro dalle arti di faccendieri che cercano di abusare dello loro ignoranza»⁴³. Il progetto, come del resto in ogni altra realtà portuale fatta oggetto di un simile intervento⁴⁴, si scontra da subito con difficoltà di ordine burocratico e politico, piuttosto che di tipo finanziario ed urbanistico, considerato che nel caso napoletano i costi sono relativamente contenuti e sussiste una adeguata e funzionale disponibilità di suoli. Sui tempi e la gestione

42. *Il Mattino*, 26-27 novembre 1916.

43. L. BODIO, *Relazioni sui servizi di emigrazione per l'esercizio 1905-1906*, in "Bollettino dell'emigrazione", 7, 1906, p. 40.

44. Cfr. M.E. TONIZZI, *Merci, strutture e lavoro*, cit., pp. 46-48.

dell'operazione pesa, innanzitutto, la *querelle* a livello centrale su chi spetti realizzare l'opera e il palleggiamento delle responsabilità tra gli organi dello stato investiti del problema. Scartata la strada della concessione ai privati, il confronto si prolunga tra quanti ritengono che l'intervento debba essere di esclusiva competenza del Commissariato e chi, invece, è propenso ad accogliere la richiesta avanzata dai vettori per una loro compartecipazione alla costruzione e alla stessa gestione della nuova struttura⁴⁵. La vertenza si prolunga stancamente per tutti i primi anni del '900, a dimostrazione di quanto possano incidere nell'azione di tutela degli emigranti i lacci e laccioli con cui si sono imbrigliati i finanziamenti della struttura del Commissariato Generale ai destini dei vettori. Veti che non è difficile scorgere anche nelle parole del Ministro Tittoni il quale, nel 1908, chiamato a dar conto dell'inerzia dello stato nonostante la disponibilità delle risorse necessarie per l'opera, fa appello alla prudenza economica, per giustificare l'ennesimo rinvio della decisione:

Non si tratta di mancanza di fondi, perché il bilancio dell'emigrazione è in questa felice posizione di avere entrate esuberanti ed un gruzzolo a sua disposizione. Ma appunto perché il fondo dell'emigrazione ha a disposizione somme rilevanti che diventeranno ancora più cospicue, bisogna pensare bene prima di spenderle.⁴⁶

L'aborto dell'"Albergo" degli emigranti nel porto di Napoli, perciò, nella successione dei fatti che lo avrebbero determinato, può essere assunto a metafora del più

45. Sulla discussione in seno al CGE si veda *Bollettino dell'emigrazione*, 1905, pp. 47-79.

46. APCD, Leg. XXII, tornata 4 dicembre 1908.

generale fallimento delle politiche migratorie dello stato liberale. La consapevolezza delle difficoltà di giungere in tempi brevi alla costruzione di tale struttura, induce dapprima il Commissariato, a Napoli, come a Genova e a Palermo, a selezionare una serie di locande private in possesso dei requisiti minimi di accoglienza e di igienicità. Nel capoluogo campano, dopo l'inchiesta promossa nel 1904 da Luigi Bodio, le locande "autorizzate", sono 87 per 2400 posti, meno della metà delle oltre 200 che fino ad allora avevano prosperato alle spalle dei loro avventori in transito per le Americhe⁴⁷. L'attività ispettiva diventa negli anni ancora più fiscale, con una ulteriore contrazione degli esercizi in possesso dei requisiti richiesti. Sono comprensibili l'allarme e i malcontenti dei locandieri, e con essi le preoccupazioni di tutto il mondo dei piccoli affari che ruotano intorno all'emigrazione. Quanto tutto questo mondo sia diffuso e in grado di mobilitare un ampio arco di forze a sostegno delle proprie rivendicazioni, sarà evidente nei fatti del 1910-11, in occasione dell'ennesima epidemia colerica, ricostruiti magistralmente da Frank Snowden⁴⁸. Rifacendosi alle conclusioni dello storico inglese, più di recente, Alida Clemente ha sottolineato come «la gravità del colera del 1911, per nulla inferiore a quella del 1884, sia stata tacitata da una volontà politica prona agli interessi di tutti i gruppi coinvolti nell'affare dell'emigrazione, primo fra tutti quello dei locandieri»⁴⁹. Di fronte all'emergenza sanitaria, infatti, si fanno più insistenti le voci, avvalorate

47. L. BODIO, *Tutela degli emigranti nei porti di imbarco. Alberghi e locande per l'alloggio degli emigranti*, in «Bollettino dell'emigrazione», 7, 1904, p. 128.

48. F.M. SNOWDEN, *Naples in the Time of Colera*, Cambridge University Press, 1995, pp. 285-296.

49. A. CLEMENTE, *Il business del viaggio nella Napoli dell'emigrazione*, in G. MORICOLA (a cura di), *Il viaggio degli emigranti*, cit., p. 25.

da una contestuale disposizione di sospensioni delle attività ricettive cittadine, sull'imminente realizzazione di un nuovo e grande "Albergo pubblico per gli emigranti". La reazione dei locandieri è violenta, una vera e propria insurrezione, «nella quale — per continuare il racconto della Clemente — riescono a coinvolgere numerosi altri soggetti a loro volta danneggiati dal blocco delle attività portuali, disposto come ulteriore misura cautelativa: esponenti della camera di commercio, rappresentanti dei vettori, tutto il mondo del piccolo commercio per il quale gli emigranti in transito sono una fonte di domanda, e persino alcuni settori del mondo sindacale preoccupati del blocco dell'emigrazione sull'occupazione portuale»⁵⁰. L'ampia ed eterogenea alleanza anima una campagna di grande risonanza, usando come mezzo di persuasione l'argomento demagogico, e di facile presa per la crisi economica e civile in cui versa la città e la sua provincia, del complotto contro Napoli da parte dei capitalisti genovesi e dei socialisti del Nord⁵¹. Le ragioni della agitazione giungono persino in Parlamento dove, nel marzo del 1911, il deputato liberale napoletano, Ernesto Salvia, presenta una mozione per chiedere al governo di rimuovere i provvedimenti restrittivi adottati solo qualche mese addietro, sposando in pieno la tesi degli agitatori della fine dell'emergenza sanitaria e del pretestuoso prolungamento dei divieti come deterrente contro le frodi agli emigranti. Lo scontro che si sviluppa nell'aula parlamentare, riproponendo posizioni e argomentazioni già dibattute sulla stampa locale, è anche l'occasione per denunciare l'impressionante sistema

50. *Ibidem*.

51. Cfr. CCND, *Mozione di Mauro contro il Commissariato per l'emigrazione*, tornata 2 marzo 1911.

di raggiri e spoliazioni a cui è sottoposto l'emigrante in transito per Napoli. Il socialista Filippo Turati, denunciando «la connivenza, l'indulgenza verso interessi torbidi che pigliano l'apparenza di interessi veri, regionali, legittimi», traccia un quadro impietoso, a tratti ironico, dell'"affare" emigrazione nell'ex capitale borbonica.

A Napoli, più che altrove, si è acutizzata questa industria dello sfruttamento degli emigranti, e si è enucleata essenzialmente nelle locande. È cosa nota come nelle locande si accentra quel lavoro di scugnizzi, dragomanni che si impadroniscono delle valigie dell'emigrante per poi condurlo dal medico che deve guarirlo delle malattie che ha e di quelle che non ha, dalla monaca che gli dà l'abitino o la medaglietta benedetta contro il mal di mare, dall'assicuratore che gli dà un pezzo di carta per salvarlo contro i rimpatri forzati, o dall'imbroglione che gli dà un altro pezzo di carta ugualmente senza valore facendoglielo credere un vaglia del Banco di Napoli. È una rete che dagli agenti sparsi nelle nostre montagne, a traverso le locande, arriva fino ai banchisti d'America, una vera internazionale fra lavoratori di questa speciale industria che non so se siano organizzati alla Borsa del Lavoro.⁵²

Si diffonde dagli scanni della politica un incredibile e quasi surreale campionario di brogli e fregature che, nei suoi aspetti più folcloristici, sembra porsi a fondamento di una intramontabile iconografia della "napoletanità" negativa e fedifraga, quasi geniale nell'arte del raggiro, con emigranti a cui si negano i pasti pagati «spostando in avanti o indietro gli orologi delle locande» rispetto all'ora fissata per il pranzo, oppure si introducono, quando a prevalere è un sentimento più laico, «a cospetto di finti capi massoni che forniscono il lasciapassare per l'America»⁵³. L'insisten-

52. APCD, Leg. XXIII, tornata 7 marzo 1911.

53. *Ibidem*, intervento del deputato socialista Alfonso Cabrini.

te denuncia delle degenerazioni del traffico migratorio, in quel frangente, fa il gioco degli avversari e, paradossalmente, porta altre frecce all'arco di chi sostiene la strumentalità del mantenimento dei divieti sanitari adottati a Napoli. Si tratta, in ogni caso, di voci isolate in un panorama politico che, invece, si avvia a cedere su tutta la linea. «Una totale capitolazione dello stato», per dirla ancora con Snowden, che nega la stessa fondatezza del focolaio colerico e ripristina tutte le attività senza limitazioni di sorta. Gli emigranti in transito verso il porto sarebbero tornati a muoversi liberamente per la città; tramonta l'idea del ricovero pubblico e decade anche lo sbarramento delle locande autorizzate. La resa incondizionata dello stato restituisce all'emigrazione il marchio dell'affare economico, lasciando agire indisturbata «tutta quella lana di persone che in Napoli sogliono smungere in tutti i modi i poveri passeggeri di provincia che non possono sfuggire ad abbindolamenti di ogni sorta»⁵⁴. L'ordito di quella "lana", la sua trama in una sorta di zona franca, geograficamente delimitata dalla zona portuale e dalle aree immediatamente circostanti, è frutto, come si è visto, della scarsa volontà di ripensare il destino del più grande porto del Mezzogiorno in relazione alla sua centralità nei traffici dell'emigrazione. La città corrisponde poco e male al diritto dell'emigrante meridionale di avere il suo porto e questo ne accentua i disagi e i rischi nella sua parentesi napoletana. Ma allo stesso tempo, questo mancato incontro pregiudica ulteriormente lo sviluppo dell'economia portuale. Alla vigilia della prima guerra mondiale, il Presidente della locale Camera di Commercio, Francesco Dresda, non può che prendere atto dello stato largamente incompiuto del porto

54. ASN, Questura, AA.GG. 1888-1901, *Agenzie di emigrazione*, fs. 2620.

campano, individuando nella mancata risposta ai problemi della gestione dei flussi migratori, l'affievolimento della opportunità di intervenire profondamente sulle condizioni dello scalo, con l'ampliamento e la razionalizzazione degli spazi, l'adeguamento funzionale e tecnologico alla diversa qualità della domanda⁵⁵. L'idea di un grande porto di concentrazione e distribuzione rimane in testa a pochi osservatori che misurano la mancata armonizzazione dei servizi, la rigidità dei noli, la permanenza di un antiquato sistema di movimentazione di uomini e merci, con l'andirivieni di sandali e di barcacce nel bacino d'acqua del porto per l'impossibilità di fare attraccare bastimenti di grandi dimensioni direttamente alle banchine. Da questo punto di vista, l'emigrazione era stata un'altra occasione mancata. Bruciata la possibilità di diventare il più importante scalo passeggeri del Mediterraneo, ripartirà un'altra lunga e inconcludente stagione di proposte e progetti sulle funzioni del porto di Napoli. Non si è ancora conclusa la fase del grande esodo migratorio verso le Americhe che già le menti si volgono ad Oriente, immaginando per la metropoli campana nuove e più grandi fortune come piattaforma logistica nei traffici tra l'Italia e la Libia. Anche quell'aspirazione, però, è destinata ad eclissarsi, per l'inconsistenza delle ambizioni coloniali dello stato italiano in età liberale. Il porto napoletano, tra i sogni di grandezza e l'avvilente quotidianità, rimane soltanto un caotico bazar, senza alcun tratto di quel cosmopolitismo che rende originali le città portuali e li fa punti fecondi di scambio non soltanto di merci ma anche di usi, costumi, civiltà. In quel bazar, l'incontro forzato tra gli emigranti, la città e il suo porto si risolve in una separazione astiosa, in un

55. Cfr. L. ARAMU, *La Camera sul Porto*, cit., pp. 264-265.

accanimento estorsivo nei confronti di chi parte gravido di presagi negativi. Di lì a poco “partono i bastimenti”, ma l’ultima cartolina di terra dalla madrepatria ha assai poco del sentimentalismo bozzettistico e fatalistico che farà le fortune delle canzoni sull’emigrazione.

Costi e trasporti

L'affare dell'emigrazione transatlantica

2.1. Da via Marina Nuova alla nave: i difficili prodromi del viaggio

Qualche anno fa, Drew Keeling, dissertando sui lavori di un seminario tenuto nel 2005 all'Università della California sull'emigrazione transatlantica in USA nei primo quindici anni del '900, ne traeva confortanti spunti di ricerca sul tema del viaggio come complessa impresa economica, nata dalla triangolazione tra le compagnie marittime in servizio su quella rotta, i passeggeri e gli stati coinvolti nel traffico¹. In particolare, lo storico svizzero, richiamando le mastodontiche dimensioni del movimento migratorio del periodo,

of the 11 million European-born migrants who made 19 million ocean crossings on the 18 thousand voyages of several hundred vessels of two dozen steamship lines plying between Europe and the principal ports of United States. . . and how the those crossings were operated as a complex, privately owned business, generating, by the end of the period, roughly

1. D. KEELING, *The Business of Transatlantic Migration between Europe and the USA, 1900-1914*, in "The Journal of Economic History", 2, 2006, pp. 476-480.

\$ 70 million in annual revenues to North Atlantic passenger steamship lines

ricavava l'indicazione prevalente per la ripresa degli studi sui costi del viaggio, tanto più perché, a dispetto di quanto ci si poteva attendere, i primi dati presentati al convegno insistevano sul fatto che

passage rates were in a gradual upward secular trend over the period and were generally positively, not inversely, related to migrant passenger flows.²

Le questioni sollevate in quella sede, a distanza di tempo, non sembrano essersi tramutate in un prioritario impegno di ricerca, né sono entrate nella pur ricca agenda degli storici dell'emigrazione italiana. In realtà, il tema del viaggio non è assente nella nostra storiografia, ma i riferimenti ad esso si esauriscono più spesso in una narrazione impressionistica basata sulle poche memorie autobiografiche e su quelle più numerose di tipo cronachistico e letterario intrise di partecipazione emotiva, retorica dell'eccesso, denuncia morale³; oppure si iscrivono in un interesse specifico per un variegato materiale informativo, sotto forma di guide per gli emigranti, analizzati in relazione alla sua matrice politico-religiosa e agli inten-

2. *Ibidem.*

3. Cfr. A. MOLINARI, *Porti, trasporti, compagnie*, in *Storia dell'emigrazione italiana, Partenze*, cit., p. 239. Il tema del viaggio, invece, è largamente presente in E. FRANZINA, *Le traversate e il sogno: viaggi per mare degli emigranti attraverso le fonti memorialistiche*, in C. DE BIASE (a cura di), *Il sogno italo-americano*, Napoli, 1988, pp. 23-43, ripreso anche in Id., *Traversate. Le grandi migrazioni transatlantiche e i racconti italiani del viaggio per mare*, «I Quaderni del Museo dell'emigrazione», 4, Foligno, 2003.

ti pedagogici dei proponenti⁴. Pochi cenni, invece, sono dedicati agli aspetti economici delle traversate, rilevabili soprattutto dalla storia della sanità marittima⁵ e, più in generale, dalla riconsiderazione della documentazione ufficiale prodotta dagli organi di governo del processo migratorio. Per riconquistare alla prospettiva della storia economica il momento di transito dell'emigrante non si può che ripartire dal tentativo di valutarne l'incidenza sulla faticosa contabilità che si apre da quando si decide di espatriare. In tale ottica, come costi del viaggio non vanno intesi soltanto quelli del prezzo della traversata, perché ad essi vanno sommati, in un processo cumulativo, tutti gli altri disseminati sulla strada che conduce al sospirato ingresso negli "alberghi" galleggianti. E allora il filo della narrazione non può che continuare ad avvolgersi da dove l'avevamo lasciato: da Napoli e dal suo porto. Prima ancora di scontrarsi con l'enigmatica organizzazione dello scalo partenopeo, l'emigrante deve districarsi nel ginepraio di "servizi" artatamente proposti da quanti presidiano le strade di accesso al porto ed, in particolare, "occupano" l'arteria di collegamento tra lo scalo marittimo e la stazione ferroviaria. La presenza di una così spessa cortina di esattori su quel tratto di strada della Marina allunga il tempo del viaggio ben oltre il momento della traversata: un vero viaggio nel viaggio che si snoda dalle sedi delle agenzie alle banchine, in un percorso ad ostacoli così irto di difficoltà da far apparire quel percorso ad una altrettanto

4. Cfr. C. LUPI, *Qualche consiglio per chi parte*, in "Movimento Operaio e Socialista", n.s. IV, 1-2, 1981, pp. 77-89; Id. *Partano pure ma senza imprecare. Le guide per emigranti fra ideologie e consigli pratici*, in E. FRANZINA (a cura di), *Un altro Veneto*, Abano Terme, 1983, pp. 168-174.

5. Cfr. A. MOLINARI, *Le navi di Lazzaro. Aspetti sanitari dell'emigrazione transoceanica: il viaggio per mare*, Milano, 1988.

incerta navigazione in mare aperto.

Via Marina nuova, alla fine dell'800, è una arteria di recente costruzione che costeggia il porto di Napoli. Una sorta di City dell'emigrazione nella quale si concentrano gli "uffici" delle agenzie di navigazione, nelle cui stanze, veicolati dalla tentacolare organizzazione territoriale dei sub-agenti, si decidono i destini di quel grande capitale umano che tra '800 e '900 alimenta il mercato del lavoro internazionale. Tralasciamo la fisionomia delle protesi più periferiche dei brokers napoletani, il più delle volte costituite da "imbrogliatori e persone senza scrupoli", ma anche i titolari delle agenzie, fino alla fine dell'800, pur vivendo "agiatamente", come si deduce dalle informazioni della Questura all'atto del rilascio della autorizzazione e come si intuisce dalle cauzioni rilasciate in cartelle del debito pubblico per un valore nominale di 80 mila lire, non esibiscono credenziali sempre rassicuranti⁶. Dopo la legge del 1901 sembra di assistere ad una riqualificazione sociale, prima ancora che professionale, dei nuovi rappresentanti dei vettori. È quanto, per esempio, si rileva dall'elenco degli azionisti de "La Meridionale", nel 1902, in cui figurano esponenti di rilievo del ceto mercantile cittadino, mentre il titolare, Nicola Manfredi, è allo stesso tempo spedizionario e proprietario di una vasta azienda agricola. In realtà, come si scopre dalle informative della Questura, si tratta di prestanomi che coprono

l'abolita classe degli agenti di emigrazione cioè quella categoria di persone che per vivere hanno bisogno di sfruttare la credulità della povera gente che se autorizzata a lavorare in affari di emigrazione riprodurrebbe gli antichi inconvenienti, perché ciascuno dei soci si creerebbe i rispettivi rappresen-

6. ASN, Questura, AG 1888-1901, *Agenzie di emigrazione*, fss. 2621-2622.

ti, quel numero di affari che gli sarebbe possibile, le clientele ecc.⁷

Dalla documentazione di archivio spuntano numerosi esempi di una gattopardesca ricollocazione nei ranghi dei vettori, spesso senza aver bisogno neanche di coperture più credibili. È il caso di Nicola Ferolla, titolare di un ricco dossier di illeciti commessi tra gli anni '80 e '90 dell'800, noto per realizzare i maggiori guadagni “con il disonesto mestiere” e per questo anche sospeso dalla pratica di agente⁸. Nonostante tali precedenti, nel 1901, si presenta con questo ridondante biglietto da visita:

Il cav. Nicola Ferolla, un antico e onesto agente marittimo, ha ottenuto a Napoli la rappresentanza della ricchissima compagnia di navigazioni, la Dominion Line. Mai rappresentanza fu data a persona più competente e che farà certo la fortuna dell'importante compagnia. Il cavaliere, che deve tutto ad una vita di lavoro ed onesta, può essere ben orgoglioso che la fiducia di una delle più grandi compagnie di navigazioni sia caduta su di lui.⁹

Certo, i lettori di quell'annuncio sarebbero stati assai più avvertiti se avessero potuto conoscere il vasto campionario di capi di imputazione che il Ferolla aveva accumulato alla Questura di Napoli, negli anni precedenti,

7. ASN, Questura, AG 1902–1909, *La Meridionale, vettore di emigrazione*, fs. 409. In generale, sugli agenti di emigrazione si veda anche, P. FRANZESE, *L'emigrazione negli Stati Uniti ai primi del '900 attraverso i documenti della Questura di Napoli conservati nell'Archivio di Stato*, in D. SPIKES (a cura di), *Stati Uniti a Napoli. Rapporti consolari (1796–1996)*, Napoli, 1996, pp.129–157.

8. ASN, Questura, AG 1888–1901, *Nicola Ferolla agente di emigrazione*, fs. 2621.

9. *Dominion Line, linea direttissima Napoli–Boston*, in “La Voce del Popolo”, Avellino, n. 17, 22 novembre 1901, p. 4.

per l'esazione di caparre improprie, contratti di imbarco non regolarmente redatti, emigrazione clandestina, tangenti per false fedi sanitarie, denunce per mancato rispetto della data d'imbarco. Sono, di norma, questi gli affari di competenza degli agenti a fine '800. A ben vedere, in questa fase, il groviglio di interessi che si sviluppa intorno al fenomeno emigratorio ed i margini di manovra dei brokers ruotano intorno alle forti aspettative delle compagnie di navigazione straniera che, con ogni mezzo, legale ed illegale, concorrono sulle rotte per le Americhe. Molto flessibili sono gli accordi segreti tra gli arruolatori napoletani e le compagnie che, oltre ad avere piroscafi in partenza da porti italiani, possono imporre il trasferimento in porti stranieri, violando la legge nel punto in cui stabilisce il divieto di inviare gli emigranti a prendere imbarco all'estero¹⁰. Nel caso napoletano, ancora più onerose per gli emigranti risultano le alleanze stabilite con le compagnie di navigazione italiane. Esse trovavano utile affidarsi agli intermediari locali per contenere la concorrenza straniera, fissando un nolo di cartello più elevato, da ripartire con gli agenti che procacciano il carico di viaggiatori¹¹. Nelle infinite opzioni lasciate al mediatore per costruire la rotta per lui economicamente più conveniente, i guadagni raggiungono anche il 25-30% del costo del biglietto e assorbono fino alla metà del guadagno netto destinato all'armatore¹². Per tali motivi, durata, modalità e condizioni di viaggio hanno esiti imprevedibili rispetto alle condizioni di viaggio sottoscritte dai passeggeri. Il puzzle montato dagli agenti fa

10. Cfr. ASN, Prefettura, *Ufficio Provinciale di Pubblica sicurezza, Frodi a danno di emigranti*, fs. 266.

11. *Ibidem*.

12. G. BRESSAN, *Gli agenti di emigrazione*, in "Rivista marittima", ottobre 1899.

di ogni viaggio una avventura a sé, disegnando traiettorie impreviste tra i diversi scali e le varie “coincidenze”, con tempi di percorrenza non controllabili e non coperti dalle prestazioni comprese nel pacchetto di viaggio. Certo, non siamo all’assurdo dei protagonisti del romanzo di Sciascia, *Il lungo viaggio*, fatti sbarcare dopo alcuni giorni di tempesta in una spiaggia poco distante dal punto di imbarco, ma le vicende consegnate alle carte dell’autorità di polizia sono altrettanto degne di una trasposizione letteraria. È il caso di un gruppo di siciliani di Menfi che, all’inizio del 1891, convocati a Napoli per imbarcarsi per New York, dopo cinque giorni di permanenza nella città ed un esborso aggiuntivo sul costo del biglietto di altre 25 lire, sono rispediti al porto di Palermo, dove nel frattempo è giunta la loro nave¹³. Con finale a sorpresa anche il viaggio di alcuni salernitani e calabresi che, invece, di imbarcarsi a Napoli per il Brasile, a loro insaputa sono spediti a Marsiglia e da qui, con trasbordo su un vapore spagnolo, giungono a tutt’altra destinazione nel mar de Plata¹⁴; mentre l’odissea di 200 braccianti calabresi per gli Usa ha un andamento per così dire crocieristico, con una traversata di 22 giorni prima di inoltrarsi nell’Atlantico, con sosta forzata a Marsiglia di 8 giorni, «senza avere né come ricoverarsi, né come mangiare», e tappe ulteriori a Boulogne sur mer e Londra¹⁵.

Con una geografia così variabile, sono i tempi ad assumere un valore relativo. Gli emigranti che giungono a Napoli sono spesso costretti a soggiorni prolungati per

13. ASN, Questura, fs. 2621, cit.

14. ASN, Prefettura, fs. 266, cit.

15. ASN, Prefettura, *Ufficio Provinciale di Pubblica Sicurezza, Emigrazione*, fs. 97.

lo spostamento *ad horas* della data d'imbarco, finendo per essere facili prede di un esercito di truffatori, che più degli stessi agenti di navigazione, sono additati dalle guide come le bestie nere degli emigranti¹⁶. L'audacia dei truffatori e l'ingenuità dei truffati, durante le soste forzate nel capoluogo campano, si rincorrono nelle carte di polizia, con una interminabile casistica delle frodi. Tra le tante, va segnalata, per la sua rilevanza statistica e giuridica, l'appropriazione dei vaglia postali inviati dalle famiglie a chi è in procinto di partire. Autori dei furti sono in genere frequentatori abituali o personale di servizio delle locande di infimo ordine dove si alloggia in attesa dell'imbarco, i quali riescono a carpire le confidenze e la fiducia dei malcapitati¹⁷. Con l'introduzione dei vettori, lo stabilizzarsi delle rotte transoceaniche dal porto di Napoli, la diffusione dei grandi piroscafi e il potenziamento del controllo a terra da parte dell'Ispettore dell'emigrazione, le opportunità di sfruttamento degli emigranti tendono a ridursi¹⁸.

In realtà, i nuovi scenari istituzionali, nel tentativo di regolare in modo più rigoroso le procedure di imbarco e del viaggio, fanno scorgere altre opportunità di speculazione ai danni dell'emigrante. Così, per esempio, la verifica meticolosa dei requisiti di idoneità fisica, materiale e morale degli aspiranti viaggiatori, sollecitata dai paesi di accoglienza, in particolare dagli Stati Uniti, incentiva la piaga della clandestinità e mette in moto tutta una serie di stratagemmi per sfuggire ai controlli medici. A Napoli, nel 1906, si

16. Cfr. B. FRESCURA, *Guida allo Stato di San Paolo nel Brasile*, Piacenza, 1904, p. 18; E. BIANCHI, *Manuale dell'emigrante italiano diretto alla Repubblica Argentina*, Genova, 1925, p. 25.

17. ASN, Questura, AG 1888-1909, *Conciliazioni*, fs. 3887.

18. A. ANNINO, *La politica migratoria dello stato post-unitario*, in "Il Ponte", 1974, p. 1267.

vedono rifiutare il visto per la partenza 25 mila persone¹⁹: un numero rilevante che, nel tentativo di aggirare gli ostacoli burocratici o sanitari, inevitabilmente si consegna agli “imprenditori della speranza”. Le note della Prefettura e della Questura consentono di far luce sui protagonisti e le modalità di simili circuiti illegali. Abbiamo già avuto modo di rilevare quali spazi, in questi casi si aprano per il crimine organizzato, Ma dalla camorra si diparte una catena di interessi che coinvolge in modo diffuso un assai disponibile personale di bordo. Grazie alla loro complicità, la pratica del viaggio clandestino diventa talmente estesa da far ritenere che “i portoghesi” oramai costituiscono una ulteriore classe di passeggeri sui piroscafi in partenza²⁰. D'altra parte, le meticolose indicazioni impartite per non farsi scoprire, le norme comportamentali suggerite e lo stesso abbigliamento proposto per non dare adito a sospetti, diffuse a mezzo stampa o con appositi volantini fatti circolare nelle diverse province meridionali, la dicono lunga sulle dimensioni del fenomeno²¹. Dalle cisterne d'acqua, nel caso peggiore, alle cabine riservate a marinai

19. E. SORI, *L'emigrazione italiana dall'Unità alla seconda guerra mondiale*, Bologna, 1979, p. 187.

20. Solo nel 1905, dai fascicoli della polizia giudiziaria, risultano fermate per aver tentato di emigrare clandestinamente negli Stati Uniti ben 156 persone, ma come riconoscono le stesse autorità di polizia, l'attività di repressione intercetta solo una piccola frazione del transito illegale. Cfr. P. FRANZESE, *L'emigrazione negli Stati Uniti*, cit., ma anche ASN, *Prefettura*, fs. 266, cit.

21. “Mi si dice — riferisce nel 1889 il Prefetto di Napoli in una corrispondenza con il Questore — che molte agenzie di emigrazione cerchino di istruire come meglio possono gli emigranti stessi sul modo come debbano rispondere se interrogati sulla meta apparente dei loro viaggi” ASN, Questura, *Polizia amministrativa*, II serie, 1888-1901, fs. 2621. Per un quadro più generale del fenomeno, A. MARTELLINI, *Il commercio dell'emigrazione: intermediari e agenti*, in *Storia dell'emigrazione italiana*, cit., pp. 305-308.

o ufficiali, ma soprattutto attraverso il metodo del reclutamento come personale di bordo avventizio, espediente quest'ultimo che non manca di suscitare apprensione nel mercato del lavoro marittimo campano²², gli emigranti clandestini, pagando dalle 100 alle 250 lire, possono sperare di farla franca, grazie a capitani disposti addirittura a rallentare la corsa appena lasciato il porto, per prelevarli a bordo in prossimità delle isole o della meno sorvegliata costa sorrentina²³. Come anticipato, dopo l'entrata in funzione della legge del 1901, una delle cause prevalenti del fenomeno della clandestinità è il maggiore fiscalismo nell'accertamento dell'idoneità fisica. Sottoposti ad una commissione composta dall'ispettore dell'emigrazione, da un medico del porto e dal medico militare di bordo, i controlli sullo stato di salute sono il vero spauracchio per chi ha deciso di emigrare, essendo molti di essi debilitati nel fisico e con patologie croniche ritenute inabilitanti al lavoro e ostative per l'ingresso in moti paesi stranieri. Questo *step*, nella già tortuosa sequenza degli adempimenti autorizzativi per la partenza, diventa addirittura un incubo per quanti hanno scelto come meta gli USA, dovendo passare al vaglio anche di un più temuto e rigoroso personale medico incaricato dal consolato americano. Vissuto con apprensione e preoccupazione dagli interessati, l'appuntamento ben si presta alle tecniche truffaldine messe in atto, questa volta, con la complicità di professionisti in camice bianco privi di qualsiasi ritegno deontologico. Assecondando artatamente i timori per i controlli sanitari, infatti, alcuni

22. Cfr. P. FRASCANI, *Una comunità in viaggio: dal racconto dei giornali di bordo delle navi napoletane (1861-1900)*, in ID. (a cura di), *A vela e a vapore. Economie, culture, istituzioni del mare nell'Italia dell'Ottocento*, Roma, 2001, p. 112.

23. ASN, Questura, AG 1888-1909, *Corrispondenze*, 1904, fs. 3852.

faccendieri, quasi sempre i già noti proprietari di locande, avvicinano gli emigranti appena scesi dal treno e li convincono a farsi visitare da taumaturghi compiacenti. Dato anche il profilo sociale dei truffatori, non appartenenti al sottobosco malavitoso che tira le fila dell'affare migratorio, è comprensibile lo spazio dedicato dalla stampa locale che si dilunga in una particolareggiata descrizione dell'ennesima truffa ai danni degli uomini con la valigia di cartone. Il medico, secondo quanto riportato nel 1903 dal periodico *La Propaganda*, acquisito agli atti della polizia²⁴, riscontrata immancabilmente una qualche imperfezione o sintomatologia fisica, causa di rigetto alla visita medica ufficiale, prescrive la cura "miracolosa" dietro pagamento di una parcella di lire 10 che il professionista disonesto provvede a ripartire con chi condivide la tresca.

Un'altra gabella, dunque, sulla strada della partenza che si somma ai tanti altri ingiustificati tributi versati nella speranza di dare finalmente corso al più pesante "investimento" dell'impresa migratoria: il biglietto per la traversata, un titolo il cui valore, al pari dell'attuale composizione del prezzo del carburante, scaturisce da *accise* e logiche di cartello resistenti a qualsiasi dinamica di mercato. L'affare, questa volta, ha le stesse sembianze "liquide" ed imperscrutabili delle profondità oceaniche solcate dalle navi degli emigranti.

24. ASN, Questura, AG 1902-1909, *Emigrazione clandestina. Sorveglianza*, 1903, fs. 409.

2.2. I noli “ingannatori”

I costi variabili del viaggio, costruiti tra le maglie ancora troppo larghe della legislazione giolittiana per l'emigrazione, sono difficilmente quantificabili. A sommarli tutti, nell'ipotetico ma non improbabile caso che si sia incappati in ognuna delle “prestazioni” che precedono l'imbarco, potremmo giungere ad una cifra di circa 50 lire che, giusto per stabilire qualche confronto, oscilla da un quarto ad un terzo del costo nominale del viaggio, oppure è cinque volte superiore alla provvigione di 10 lire dichiarata dagli agenti napoletani in quegli stessi anni su un biglietto di 180–200 lire. Tutto ciò per ribadire quanto sia riduttivo ragionare sui costi di viaggio senza tentare di assumere una contabilità più ampia di quella relativa al semplice prezzo della traversata. Ma anche volendo interessarci soltanto di quest'ultimo, il discorso non può limitarsi al dato abbastanza scontato della sua diminuzione a ruota dell'abbattimento dei costi e dei tempi di percorrenza verificatasi a partire dalla seconda metà dell'800. Guido Bosio, nel 1885 autore di una *Guida tascabile dell'emigrante*, ritiene che il prezzo del biglietto sia già allora molto basso²⁵, tenendo conto del carbone consumato e dell'alloggio per tutto il tempo della traversata. Ercole Sori, nel suo analitico lavoro sulla emigrazione postunitaria, ha calcolato che i noli medi del viaggio transatlantico abbiano subito una consistente riduzione già nel corso degli anni '60 dell'800 (da 300 lire a 170)²⁶, più che sufficiente per gli stessi contemporanei ad assegnare alla rivoluzione dei trasporti il principale me-

25. G. BOSIO, *Guida tascabile dell'emigrante italiano nella Repubblica argentina*, Torino, 1885, pp. 21–22.

26. E. SORI, *L'emigrazione italiana*, cit., p. 134.

rito della grande ondata migratoria otto–novecentesca²⁷. Calandosi nei grandi centri di raccolta dell'emigrazione, però, non si raccoglie tanto ottimismo, neanche quando la navigazione a vapore ha preso definitivamente il sopravvento. Il prezzo del biglietto a Napoli, alle soglie del '900, si mantiene significativamente al di sopra dei valori medi riportati da Sori, a dimostrazione di una condizione niente affatto unitaria del mercato del trasporto marittimo causata dalla forza dei monopoli sulle diverse piazze portuali o dagli accordi tra le compagnie di navigazione. L'influenza di tali circostanze conferisce anche una grande variabilità dei noli come segnalano i diretti interessati, i quali nel pieno dell'età del vapore dichiarano alle autorità di polizia napoletane di aver speso dalle 190 alle 225 lire per acquistare un biglietto di terza classe per New York, sorprendendosi dei rapidi mutamenti dei valori nei listini settimanali. Nonostante il clamore suscitato dalla rivoluzione dei trasporti, la scommessa dell'emigrazione continua ad esigere impegni proibitivi soprattutto se commisurati alla povertà di gran parte dei protagonisti dell'esodo. Testimonianze coeve, non sedotte dalla vulgata sulle magnifiche e progressive sorti dei trasporti, riferiscono di un capitale per il viaggio di 300–350 lire che, a conti fatti, corrisponde al valore di oltre un anno di lavoro dei poveri contadini meridionali in patria²⁸. Ha ragione, dunque, Piero Bevilacqua, a sostenere che, al di là di tante considerazioni macroeconomiche sulle rimesse degli emigranti, i soldi guadagnati servivano innanzitutto a saldare le spese di viag-

27. Cfr. C. BERTAGNOLLI, *L'emigrazione dei contadini per l'America*, Firenze, 1887, p. 7.

28. Cfr. A. DE CLEMENTI, *Dove finiscono le rimesse. I guadagni dell'emigrazione in una comunità irpina*, in A. ARRU, F. RAMELLA (a cura di), *L'Italia delle migrazioni interne*, Roma, 2003, pp. 294–298.

gio²⁹, rappresentando dalla metà ad un quinto dei risparmi faticosamente accumulati in un anno di lavoro, oltre che di privazioni, all'estero³⁰. Queste brevi considerazioni, che meriterebbero di essere sviluppate in modo più sistematico per riconquistare alla storia economica dell'emigrazione la necessaria prospettiva microanalitica, sembrano confermare la distanza, quando non proprio l'estraneità, tra il segmento del transito migratorio e il più generale andamento del mercato dei trasporti marittimi, anche quando la propulsione a vapore soppianta la trazione velica e le accresciute dimensioni delle navi determinano significative economie di scala. Il corto circuito nella interazione positiva tra costi dei trasporti e costi del viaggio chiama in causa altri fattori di natura istituzionale, riferibili in particolare alla rigida base di calcolo dei noli massimi di riferimento assunta dalla legge del 1901 per fissare il valore dei titoli di viaggio. L'anacronistico riferimento alla serie storica dei prezzi di cartello dell'ultimo ventennio, quando i costi del viaggio erano significativamente più alti, conferisce un vizio di origine ai criteri di calcolo sganciandoli dal *feed back* positivo della incessante rivoluzione tecnologica nel campo dei trasporti. Imbrigliato in un sistema vertenziale, in cui le compagnie di navigazione hanno gioco facile a far valere le proprie strategie a rialzo, il Commissariato dell'emigrazione si trova, da "avvocato dei poveri", nello scomodo ruolo di "avvocato delle cause perse" ogni volta che prova a contestare le pretese della controparte, nel

29. P. BEVILACQUA, *Società rurale ed emigrazione*, in *Storia dell'emigrazione italiana*, cit., p. 109.

30. Sulla base dei flussi delle rimesse affidate al del Banco di Napoli si è stimato che la quota di risparmio in un anno di lavoro negli Stati Uniti fosse di 1000-1500 lire. Cfr. F. BALLETTA, *Il Banco di Napoli e le rimesse degli emigranti*, Napoli, 1987, p. 59.

tentativo di strappare noli ufficiali più bassi³¹.

Risulta — si legge a conclusione della relazione del 1904 inviata dal Commissario al Ministro degli Affari Esteri — che mentre i proventi di esercizio dei vettori accennano ad aumentare, non si siano avuti aumenti spesa. Stabili se non in discesa i prezzi del carbone che, tra l'altro poco incidono essendo i vettori delle linee che toccano i porti italiani in gran numero di velocità piuttosto moderata; stabili vitto e salari della gente di mare.³²

Considerazioni simili portano Francesco Saverio Nitti a ritenere che sono proprio i meccanismi della legge ad “impedire di speculare al ribasso” e a determinare, addirittura, un aumento dei noli passati, sulla piazza napoletana, dalle 100 lire attese alle 145–150, fino alle 180 di molti piroscafi per New York, senza che fossero granché migliorate le prestazioni a bordo delle navi³³. Anzi, a parere dell'economista, i vincoli e i parametri per la determinazione dei noli contribuiscono ad acuire e prolungare le condizioni di difficoltà della traversata. Nitti insiste, in particolare, sugli eccessivi limiti di velocità imposti alle navi adibite al trasporto degli emigranti (10 nodi), allo scopo di non far lievitare la spesa per il carbone, mantenendo sotto regime la potenza delle macchine di propulsione dei bastimenti a vapore. Una decisione che, alla prova dei fatti, non produce risultati apprezzabili sui noli e che, al contrario, offre alternative ancora più vantaggiose per gli armatori, perché

31. CGE, *Relazione del Commissario Luigi Bodio*, in “Bollettino dell'emigrazione”, 7, 1904, p. 35.

32. CGE, *Relazione del Commissariato a S.E. Ministro degli Affari Esteri*, in “Bollettino dell'emigrazione”, 1, 1904, p. 14.

33. F.S. NITTI, *Il bilancio dell'emigrazione italiana*, in ID., *Scritti sulla questione meridionale*, (a cura di) A. SAITTA, vol. I Bari, 1958, p. 415.

«tra il mantenere tre o quattro giorni in più gli uomini a bordo, e mantenere macchine o doppie macchine potenti, meglio è nutrire l'uomo che la macchina»³⁴. La preferenza di quali bocche “sfamare” fuga ogni dubbio sugli scarti tra gli oneri dei servizi a bordo e la spesa per il funzionamento del mezzo meccanico e, soprattutto, propone una qualità delle prestazioni alle persone a bordo davvero imbarazzante in termini di spesa pro-capite. Alla fine, il castello di clausole e prescrizioni volute dal legislatore a garanzia della parte più debole dell'universo migratorio, anche per la tolleranza di quanti sono chiamate a farle rispettare, si mostra una costruzione facilmente aggirabile dalle perentorie strategie di convenienza dei vettori, affidate unicamente all'opportunità di intasare i corridoi di terza delle proprie navi, ben oltre la capienza dichiarata. Il profitto dell'impresa marittima non ha bisogno di complicati modelli di previsione, perché «i prezzi delle cabine di prima e seconda classe venivano calcolati in modo da coprire il costo della navigazione, mentre il profitto puro, diremmo ora il business, arrivava dal denaro raccolto dai passeggeri di terza classe»³⁵. In questa logica, sia le stive delle navi a vela ottocentesche rapidamente riconvertite in alloggiamenti per gli emigranti, sia i corridoi dei moderni piroscafi a vapore finiscono per somigliarsi per la promiscuità e l'ingorgo degli spazi. Al di là dei contenitori, la “tonnellata umana” che vi trova posto non tarderà a scoprire la beffa dei *confort* pubblicizzati nella guerra tra i vettori per convincere gli emigranti meridionali a preferirli per la loro “indimenticabile” traversata.

34. Ivi, p. 424.

35. R. DE FELICE, *L'emigrazione e gli emigranti nell'ultimo secolo*, in “Terzo Programma”, 3, 1964, p. 36.

2.3. Sulla nave

Dopo tanti raggiri, rinvii e interminabili trafile dei controlli a terra, l'emigrante sale sulla nave. E qui le sue tracce si perdono, tra una documentazione ufficiale di bordo molto analitica per la marineria mercantile a vela dell'ottocento ed invece scarsa e silente per le navi adibite al trasporto dei passeggeri³⁶. Anche le poche testimonianze dei protagonisti dell'esodo appaiono reticenti sulle condizioni del viaggio, spesso liquidato con un lapidario «fatto un buonissimo viaggio»³⁷, formula canonica che mentre rassicura chi resta a casa, esorcizza anche l'inquietudine accumulate nei giorni passati nell'oceano. Per il resto, il racconto della traversata ha altri autori, ciascuno a suo modo interessato a piegarlo ai propri convincimenti politici o ideali. Così, se agli antiemigrazionisti di fine '800, secondo il cliché letterario deamicisiano de *Sull'oceano*³⁸ o il filone religioso scalabriniano³⁹, il viaggio è indissolubilmente legato all'idea della morte e della malattia per le bestiali condizioni in cui avviene, nel campo opposto, con il più asciutto linguaggio della saggistica economico-politica, si

36. P. FRASCANI, *Tra la bussola ed il negozio: uomini, rotte e traffici nei giornali di bordo delle navi a vela dell'ottocento*, in "Società e storia" 100-101, 203, p. 504.

37. F. MACOLA, *L'Europa alla conquista dell'America Latina*, Venezia, 1894, p. 57.

38. E. DE AMICIS, *Sull'Oceano*, Milano, 1889.

39. Cfr. G.B. SCALABRINI, *Osservazioni sull'emigrazione*, Piacenza, 1887 che così descrive il viaggio degli emigranti: "Quello che è regola generale è il modo in cui avviene il loro trasporto. Stivati peggio di bestie, i numero assai maggiore di quello che permetterebbero i regolamenti e la capacità dei piroscafi, essi fanno quel lungo e malagevole tragitto letteralmente ammucchiati, con quanto danno della morale e della salute ben può ognuno immaginarlo" (p. 6).

fanno notare i miglioramenti nelle condizioni di trasporto piuttosto che indugiare sulle persistenze più negative delle navi in servizio sulle rotte migratorie⁴⁰. Anche Nitti, per quanto critico nei confronti dei vettori e dei loro padrini politici, conviene che:

La partenza non ha più nulla di pauroso. La caravella storica che impiegava parecchi mesi per giungere in America e sbarcava esseri esauriti e stanchi è scomparsa. Oramai, meno per effetti di leggi che per effetto di concorrenza le grandi navi addette al trasporto di emigrazione sono fra le migliori che solchino il mare, ben illuminate, ben riscaldate, in generale veloci e a doppia elica, con grandi installazioni moderne.⁴¹

Non siamo certo alla rappresentazione crocieristica del viaggio fornita da una parte della letteratura successiva al grande esodo, nella quale «ormai il romanzo popolare insegue il viaggio transoceanico per dare alimento ad un immaginario letterario separato dal soggetto emigrazione»⁴², ma il giudizio del meridionalista è troppo ottimista rispetto alle cronache riportate negli stessi anni dalla pubblicistica medica sul sovraffollamento e i precari assetti

40. Si veda, ad esempio, il giudizio del coordinatore dell'Inchiesta Faina, F. COLETTI, *Dell'emigrazione italiana*, in *Cinquanta anni di storia italiana*, Milano, 1911, vol. III, pp. 139-140: "Si è detto che l'emigrazione rovina fisicamente quelli che vi prendono parte. Si è esagerato all'estremo. L'emigrazione porta con sé determinate malattie, senza dubbio. Si nega che questo sia in proporzioni tali da colpire la maggioranza degli emigranti e da neutralizzare i benefici effetti che l'emigrazione apporta".

41. F.S. NITTI, *La grande causa modificatrice: l'emigrazione*, in *Inchiesta parlamentare sulle condizioni dei contadini nelle province meridionali e nella Sicilia*, vol. IV, t. I, Roma, 1910, p. 164.

42. S. MARTELLI, *Dal vecchio mondo al sogno americano. Realtà ed immaginario dell'emigrazione nella letteratura italiana*, in *Storia dell'emigrazione*, I, cit., p. 447.

sanitari delle navi⁴³. D'altra parte anche la letteratura più compiacente rispetto al fenomeno migratorio, dilungandosi sulle istruzioni per l'uso per chi parte, raccomandandogli la pulizia del corpo o la consegna del denaro al capitano, non possono sottacere le problematiche condizioni di vita a bordo.⁴⁴ In definitiva, sul viaggio degli emigranti si esercita una sorta di strabismo narrativo, molto condizionato dai mirabolanti annunci che le compagnie di navigazione fanno veicolare sulla stampa locale.

La Dominion Line — leggiamo in uno di questi riportato in un periodico irpino del 1911 — è fra le prime e più importanti compagnie di navigazione d'Inghilterra. Il suo naviglio è fra i più potenti, con macchine di grande forza e che filano non meno di 18 miglia all'ora. Il più grande signore e il più umile emigrante sono trattati egualmente. Correttezza unica della gente di bordo. Ordine, pulizia, abbondanza di vitto passeggiata al coperto, sale di lettura, da pranzo infermeria, bagni, luce elettrica dappertutto. Non sono dei piroscafi, ma dei grandi alberghi muniti di tutti i confort. Gli emigranti si troveranno bene non solo per il trattamento a bordo, ma anche per il modo come saranno alloggiati. Ed è per il 15 dicembre fissata a Napoli la partenza del primo piroscafo di questa grande compagnia. Napoli accoglierà nel suo porto il Commonwealth, nuovo simbolo di civiltà e progresso, festeggerà il giorno dell'inaugurazione della nuova linea Napoli-Boston. Il Commonwealth fila 18 miglia all'ora, impiegherà appena 11 giorni, è lungo 575 piedi ed ha un equipaggio di circa 200 persone. Può ospitare 300 passeggeri in prima classe, 250 in seconda e 750 in terza. Ma tutti andranno a fare un viaggio a Boston in 11 giorni. Tutti a bordo della Dominion Line prenderanno un biglietto di terza classe. Quale bisogno si ha di pigliare la seconda; tutto si trova

43. Cfr. T. ROSATI, *Assistenza sanitaria degli emigranti e dei marinai*, Milano, 1910.

44. Cfr. F. TAROZZI, *L'alfabetizzazione degli emigranti*, in "Storia e problemi contemporanei", 28, 1996, p. 21.

in questo piroscalo nella terza classe, compreso il pianoforte nella sala da pranzo.⁴⁵

Pubblicità accattivante, in cui la nave, appare quasi come l'hegeliano "cigno del mare". È l'ennesima trasfigurazione della realtà che le fonti appena citate manipolano per fini ideologici e commerciali, evadendo le domande dello storico impegnato a non interrompere le vicende dell'emigrazione proprio nel punto di congiunzione tra "partenze" e "arrivi". La trama del viaggio, in realtà, è più ostica di narrazioni più o meno interessate se si fa riferimento a due aspetti fondamentali: l'alimentazione e la sanità a bordo, nel passaggio cruciale tra la disordinata, predatoria gestione dell'emigrazione ottocentesca e la tentata regolazione del fenomeno nel periodo giolittiano. Per quanto riguarda il vitto, un decreto ministeriale di inizio secolo detta qualità e quantità dei pasti a bordo, prevedendo caffè e pane o caffè e biscotti per colazione, pasta in brodo, carne lessa e fagioli, vino e pane per pranzo, pasta in brodo, carne e patate in stufato, vino e pane per cena. Le tabelle rinvenute tra le carte d'archivio, pur con qualche variazione, non si discostano molto dalle indicazioni legislative. La concorrenza tra le diverse compagnie di navigazione sembra, anzi, dilatare le voci della dieta ministeriale sia per quanto riguarda la quantità del cibo che la ciclicità della loro somministrazione, in cui spicca soprattutto l'abbondante offerta di carne, con una razione quotidiana di almeno 250 grammi per cinque giorni su sette⁴⁶. Tutto ciò sulla carta, «perché se si conosce cosa e come si sarebbe dovuto o potuto mangiare, è difficile sapere cosa e come si mangia-

45. *Corriere Irpino*, 5, 25 marzo 1911.

46. ASN, Questura, AG 1888-1909, *Agenzie di emigrazione*, fs. 2621.

va veramente»⁴⁷. In realtà, nel corso del viaggio le tabelle quasi sempre si asciugano per il rapido esaurirsi delle scorte, commisurate alla capienza ufficiale della nave e non al numero effettivo dei passeggeri; o si trasformano per la fungibilità di alcuni alimenti in base ai costi. Una prassi, quest'ultima, tanto diffusa che la cultura popolare napoletana non poteva non conservarne traccia⁴⁸. Procedendo per sottrazione e manipolazione della tabella dietetica, era quasi inevitabile che nei giornali sanitari trovassero larga eco sintomatologie gastroenteriche, in genere causate dall'assunzione di cibi avariati⁴⁹. Ciò nonostante, all'anarchia alimentare sulle navi degli ultimi decenni dell'800, confermata dalle raccomandazioni tra gli stessi emigranti di portarsi adeguate scorte da casa per non incorrere, per esempio, nel destino delle 34 vittime del "Carlo Raggio" o le 18 del "Matteo Bruno" morte nel 1888 per mancanza di viveri⁵⁰, con i nuovi provvedimenti si sostituiscono almeno formalmente più soddisfacenti e rigorose regole alimentari, da qualcuno ritenute fin troppo generose e tali da produrre un vero e proprio "spaesamento alimentare" in rapporto ai poveri regimi alimentari della gran parte della popolazione meridionale.

47. P. SORCINELLI, *Gli italiani ed il cibo*, Bologna, 1992, p. 21.

48. "A nave cammina e a fava se coce", si dice ancora oggi per censurare un atteggiamento fatalistico e indolente, ricordando appunto come sui bastimenti di inizio secolo fosse solitamente somministrata la zuppa di fave secche al posto dei fagioli e dei ceci. Una scelta dettata dalla maggiore convenienza, dalla più lunga conservazione, ma anche dalla possibilità — da qui il significato materiale del detto popolare — di sfruttare per i più lunghi tempi di cottura di tale leguminosa la stessa fonte energetica della nave.

49. Cfr. Z. CIUFFOLETTI, M. DEGL'INNOCENTI, *L'emigrazione nella storia d'Italia, 1868-1975*, Firenze, 1975, pp. 218-219.

50. Ivi, p. 215.

In molti paesi — ricorda ancora Nitti — l'alimentazione è quasi esclusivamente vegetale, si mangia pochissima carne. Ciò fa pensare all'assurdità di alcune disposizioni legislative che prescrivevano una alimentazione riccamente grassa per gli emigranti. Non aver mangiato carne durante tutta la vita, e doverne mangiare sempre durante i dodici, quindici, venti giorni che si passano sull'oceano, quando come diceva un contadino si preferirebbe molti maccheroni e fagioli.⁵¹

A dar credito alle tabelle ufficiali, si può effettivamente ritenere che dalle generose somministrazioni sulla nave ai parchi e monotoni pasti di chi rimane a casa ce ne passa, quasi che il tragitto per mare sia un intermezzo risarcitorio per chi è abituato «a mangiare come maiali, grano mescolato ad orzo e a stare digiuno, né carne, né uova né latte»⁵². Anche un confronto approssimativo, tra il costo medio giornaliero del cibo di un contadino ad inizio '900 (0,23–0,30 lire)⁵³, e le 1,50 lire che sono la quota parte del vitto quotidiano sul prezzo del biglietto, sembrerebbe giustificare l'indicazione di Nitti a ritoccare la tabella alimentare per abbassare ulteriormente il costo del viaggio, senza per questo ricadere nella spirale dell'inedia alimentare. Si può, in definitiva, ritenere, pur con la cautela dettata dai continui rimaneggiamenti del paniere “marittimo”, che il mangiare sulla nave sia migliorato nel corso del grande esodo migratorio; anche il modo in cui si somministrano i pasti migliora nel tempo, con la creazione delle sale da pranzo, in realtà angusti refettori, ma in ogni caso più desiderabili del sistema del rancio “umiliante e antigienico”

51. F.S. NITTI, *Inchiesta sulle condizioni dei contadini in Basilicata e Calabria* (1910), in Id., *Scritti sulla questione meridionale*, (a cura di) P. VILLANI, A. MASSAFRA, vol. II, Bari, 1968, pp. 307–308.

52. Cit. in P. SORCINELLI, *Gli italiani ed il cibo*, cit., p. 29.

53. Ivi, p. 49.

consumato accovacciati sulla coperta, tra immondizia di ogni genere, con il piatto tra le gambe, «come i poverelli alle porte del convento»⁵⁴. Meno evidenti, invece, sono le trasformazioni nel campo della sanità marittima, dove per effetto della stasi legislativa in materia, ferma sostanzialmente alle norme precedenti l'avvio dell'emigrazione di massa, si registra il permanere di vistose lacune sia nelle condizioni igieniche sia nell'organizzazione sanitaria sulla nave. Le stive rozzamente attrezzate a dormitorio nelle navi a vela mercantili ottocentesche, nei piroscafi a vapore acquistano almeno sembianze più decenti. Anche il servizio delle cuccette che prima era, per quanto previsto e contabilizzato nel costo del viaggio, del tutto improvvisato e provvisorio, determinando gran parte del contenzioso tra passeggeri ed agenti, riceve maggiore visibilità e stabilità nella divisione degli spazi, dietro un corrispettivo incremento del prezzo del biglietto. Si tratta, però, di miglioramenti di modesta portata che non superano gli inconvenienti igienici delle "navi di Lazzaro" ottocentesche, né producono significativi recuperi in termini di metri cubi d'aria disponibili per ogni viaggiatore di terza⁵⁵. Ancora nel maggio del 1905, per fare un esempio significativo, sul *Repubblic*, transatlantico della Dominion Line più noto con il nomignolo di "Millionaries ship", in viaggio da Napoli a New York, si denunciano impressionanti condizioni di invivibilità:

La temperatura non è il solo fattore che rende nei dormitori l'atmosfera irrespirabile. Vi concorre il vapore acqueo e l'acido carbonico della respirazione, i prodotti volatili che svolgono

54. T. ROSATI, *Assistenza sanitaria*, cit. p. 32.

55. Cfr. N. MALNATE, *La tutela dell'emigrazione italiana*, in «La Rassegna nazionale», XX, vol. CIV, 1898.

dalla secrezione dei corpi, dagli indumenti dei bambini e degli adulti, che per tema o per pigrizia non esitano a mettere urine e feci negli angoli del locale. La puzza è tale che il personale di bordo si rifiuta spesso di entrare per lavare i pavimenti.⁵⁶

Forti escursioni termiche, dovute alla possibilità prima negata di avere quotidianamente delle ore d'aria, limitatamente al tempo delle pulizie; esalazioni pericolose causate dall'uso di sostanze disinfettanti come lo zolfo ed il cloruro di calce di non facile evaporazione; l'assenza di ricambi periodici dell'aria per l'insuperato inconveniente di non potere tenere il portello aperto «stante la poca elevatezza dei ponti sul livello del mare», sono limiti strutturali che, «se non rovinano quelli che vi prendono parte», tuttavia aggravano patologie pregresse, che aggrediscono soprattutto i bambini (morbillo, affezioni bronchiali), pur nei più ridotti tempi della traversata (da 30–40 giorni a 11–15)⁵⁷. Su tutto, però, prevale la superficialità dei controlli igienico-sanitari, fenomeno rispetto al quale le più volte ricordate guide per gli emigranti si distinguono ancora una volta per la faziosità scambiandola con la ritrosia degli passeggeri di terza classe a fare ricorso alle cure del medico di bordo⁵⁸. Sotto accusa è proprio questa figura che, essendo iscritto nelle buste paga delle compagnie di navigazione, non ha alcun interesse a far emergere le carenze igieniche della nave né a predisporre radicali azioni di prevenzione. Le controversie sorte con il Commissario Viaggiante che la legge del 1901 aveva affiancato al medico di bordo proprio per mitigarne la prevedibile compiacenza

56. Cit. in A. MOLINARI, *La salute*, cit., p. 384.

57. Su questi aspetti si veda A. MOLINARI, *Le navi di Lazzaro*, cit., pp. 159 ss.

58. E. BIANCHI, *Manuale dell'emigrante*, cit., p. 35.

con il datore di lavoro, sono ampiamente documentate dalle relazioni sanitarie inviate alla Direzione Generale della Sanità Pubblica⁵⁹. I rapporti riguardano medici che, nella doppia veste di dipendenti ed azionisti delle società di navigazione, si guardano bene dal corrispondere alle istanze di miglioramento igienico-sanitario del bastimento, oppure censurano professionisti che ripropongono sulla nave le stesse pratiche truffaldine dei loro colleghi napoletani. Al medico del “Duca D’Aosta”, per esempio, nel 1911, è revocato il permesso di imbarco per avere sottoposto due emigranti a “cure speciali” nel viaggio di andata da Napoli a New York. Dopo aver diagnosticato ad entrambi una inesistente forma di tracoma, li convince ad acquistare da lui una serie di unguenti estorcendogli la somma di 25 lire.

Dai controlli a terra a quelli sulla nave, insomma, emerge un filo rosso di malasania attribuibile alla più stentata affermazione dell’attività medica nel campo delle professioni liberali, elemento che ne definisce una deontologia debole e dalle più marcate pulsioni speculative. Anche per noncuranza delle figure chiamate a tutelarli, gli assetti igienico-sanitari sono la cartina al tornasole della lentezza con cui si fa strada una più dignitosa considerazione dell’emigrante sulla nave. L’attraversamento dell’Atlantico, per questi motivi, conserva per gli emigranti a lungo i tratti di un perfido incontro con un mondo che il progresso economico e tecnologico non è riuscito a strappare ai disumani costumi osservati all’avvio del grande esodo. Visti da Napoli, le esperienze e i risvolti del viaggio, ben oltre l’epica stagione della marineria a vela, assumono significati più

59. Su questi aspetti si veda A. MOLINARI, *Le navi di Nazzaro*, cit., e ID., *La salute*, cit., da cui sono tratti i casi dei piroscafi in servizio dal porto di Napoli.

inquietanti per la analogia con altre “transumanze” forzate da ogni Sud del mondo, prima e dopo la nostra emigrazione otto–novecentesca. Dell’intero percorso migratorio, di sicuro, la traversata transoceanica, più di qualsiasi altra rappresentazione mentale e culturale legata all’idea del transito e dell’attraversamento, finisce per essere la più allusiva metafora della “faticosa distanza” del Mezzogiorno, della sua «lontananza dal centro, ovunque quest’ultimo venga a essere situato»⁶⁰. Ma la narrazione in chiaro–scuro che è andata in scena in queste pagine, avendo come punto di osservazione privilegiato la destinazione verso gli Stati Uniti, si tinge decisamente di scuro se ci si sposta sulle rotte migratorie a sud del “sogno” americano e si seguono i nostri emigranti in viaggio per i paesi latini di quel continente. Da un sud all’altro, “la triste dipintura” dell’emigrazione italiana si offre come un affresco tragicamente evocativo dei viaggi della speranza di oggi, non soltanto per gli esiti più imprevisti e sfortunati degli attraversamenti, ma per l’efferatezza con cui l’affare emigrazione irrompe sulla scena del distacco dalla madrepatria e si avvolge come filo spinato fin dentro lo scafo delle tristemente note “carrette del mare”.

60. C. DONZELLI, *Viaggio, transito, approdo*, in ID. (a cura di) *Le vie del Mezzogiorno. Storia e scenari*, Roma, 2002, p. XVIII.

Da *Napolitano* a *Tano** Un percorso di sottrazione

In viaggio per l'America Latina

3.1. L'emigrazione “vergognosa”

Le peripezie, le spoliazioni e i maltrattamenti degli emigranti, analizzate nel capitolo precedente, sono solo lontanamente paragonabili alle disavventure di quanti scelgono come meta l'America Latina. Più che di via crucis per loro si può parlare di un vero e proprio calvario. La traversata, nella memoria degli stessi protagonisti è meritevole di essere ricordata soltanto nei suoi risvolti più sciagurati, se non proprio per la imprevista e violenta interruzione, e come tale diventa materia privilegiata del racconto “caldo” del poeta o dello scrittore e meno del lessico “freddo” dello storico¹. A quelle latitudini, la storia economica ha prefe-

* “Tano” (diminutivo di Napolitano), è l'appellativo, soprattutto in Argentina, con il quale si etichettavano tutti coloro che provenivano dal porto di Napoli e, in seguito, quanti provenivano dall'intera penisola italiana.

I. Cfr. S. MARTELLI, *Rappresentazioni letterarie dell'emigrazione transoceanica tra ottocento e novecento*, in O. DE ROSA, D. VERRASTRO (a cura di), *Appunti di viaggio. L'emigrazione italiana tra attualità e memoria*, Bologna, 2007, p. 220; A. MOLINARI, *Il viaggio di emigrazione tra evento e racconto*, Ivi, p. 143; ID., *Traversate. Vite e viaggi dell'emigrazione transoceanica italiana*, Milano, 2005.

rito orientarsi più sulla “storia di navi che di emigranti”, più sugli interessi economici realizzati dai proprietari delle “navi di Lazzaro” in servizio su quella rotta che della vita di chi vi era trasportato², separandosi dalla più complessiva vicenda dell'emigrazione. Tuttavia, pur nella parzialità e la diversità degli approcci, il viaggio per il Cono sud tra '800 e '900 si afferma come una vicenda dai tratti talmente problematici da richiamare alla mente, per noi, le immagini forti dei viaggi della speranza di oggi, mentre per i contemporanei l'unico termine di confronto non poteva che essere il commercio degli schiavi che per lungo tempo, praticamente fino alla vigilia del nostro esodo migratorio, aveva avuto come destinazione le stesse coste dell'America del Sud. L'esercito dei nuovi schiavi bianchi ha un profilo così miserabile da giustificare il brutale collegamento. Povero, meridionale, bracciante e con a seguito l'intero nucleo familiare: è il *topos* degli oltre tre milioni di italiani che tra gli anni '70 dell'800 e la vigilia della prima guerra mondiale prendono quella strada, rendendo assai sfumato il confine tra la volontarietà di una scelta e il carattere forzato di una deportazione collettiva³. È stato

2. Cfr. A. McCARTY, *Migrant Voyages to the New Worlds in the Twentieth Century*, in “International Journal of Maritime History”, 1, 2006, pp. 79–101. Per il caso italiano e con particolare riferimento ai ceti armatoriali genovesi ottocenteschi, si veda M. DORIA, *La marina mercantile a vela in Liguria dalla metà dell'Ottocento alla prima guerra mondiale*, in P. FRASCANI (a cura di), *A vela e a vapore, Economie, culture e istituzioni del mare nell'Italia dell'Ottocento*, Roma, 2001, pp. 83–108. In tutt'altra direzione, invece, le indicazioni di ricerca contenute in J.H. JACKSON, L. PAGE MOCH, *Migration and Social History of Moderne Europe*, in “Historical Methods”, 22, 1989, pp. 27–36.

3. Sull'emigrazione italiana in America Latina si vedano, A. TRENTO, *In Brasile*; F. DEVOTO, *In Argentina*, entrambi in *Storia dell'Emigrazione italiana*, cit., II, *Arrivi*, pp. 3–24; pp. 25–54. Per una ricostruzione quantitativa, cfr. L. DI COMITE, *Le migrazioni tra l'Italia e l'America Latina: un quadro statistico di riferimento*, in I. ZILLI (a cura di), *Un ponte sull'Oceano. Migrazioni e rapporti*

detto, con lo sguardo rivolto ai processi economici e sociali da cui si origina il grande esodo, che la nave del viaggio attraverso l'Oceano è l'ideale «palcoscenico su cui si va rappresentando lo scontro tra ideologie che segnano profondamente la storia dell'Europa agli inizi del '900»⁴. Se ciò è vero in assoluto, sulla tratta dell'America Latina, la stessa rappresentazione regredisce a forma primordiale di un irriducibile conflitto tra le inermi masse degli emigranti e gli «istinti selvaggi» di quanti congiurano per mantenerli, nel momento i cui essi si spostano da un continente all'altro, in uno stato di assoluta soggezione psicologica e materiale. L'immutabilità delle condizioni del viaggio e i rischi della traversata verso le terre andine contribuiscono a scolpire l'immagine anacronistica di quella sezione della nostra emigrazione otto-novecentesca. Nel 1874, l'avvocato napoletano Giovanni Florenzano, in un pionieristico studio sull'emigrazione italiana, sottopone all'attenzione del governo cinque «principalissimi punti» su cui intervenire: «prezzi di trasporto, numero passeggeri proporzionati alla capacità della nave, nutrimento e riposo dei passeggeri, stato di salute degli imbarcati, cura della loro infermità». Nonostante lo sguardo dell'autore a trecentosessanta gradi sul fenomeno migratorio per le Americhe che allora cominciava a manifestarsi in modo più consistente, nel descrivere le criticità di tali aspetti, suo malgrado, può attingere a fatti e circostanze avvenuti quasi esclusivamente sulla rotta dell'oceano meridionale⁵. Si tratta di resoconti eclatanti, «lugubri e pietosi racconti», per limitarsi al

economici fra Italia ed Argentina dall'Unità ad oggi, Napoli, 2012, pp. 27-44.

4. S. MARTELLI, *Rappresentazioni letterarie*, cit., p. 254.

5. G. FLORENZANO, *Della emigrazione italiana in America, comparata ad altre emigrazione europee. Studi e proposte*, Napoli, 1874, in particolare pp. 192 e ss.

momento della traversata e tralasciando le pur copiose testimonianze delle frodi e degli inganni subiti a terra da una insaziabile “lega di interessi”, di costi di viaggio lievitati fino a 900–1000 lire, di inverosimili sovraffollamenti fino a due tre volte l’effettiva capacità di carico, di vere e proprie epidemie a bordo, scoppiate indifferentemente per le pessime condizioni igieniche e la somministrazioni di cibo avariato o di acqua “avvelenata” o soltanto insufficiente, di naufragi o arenamenti con decine di morti o dispersi. L’avvocato napoletano si sarebbe meravigliato non poco nello scoprire che, a trenta anni di distanza, i “principalissimi punti” da lui indicati si ripresentino su quella tratta con la stessa problematicità, nonostante l’auspicato intervento dello stato e la modernizzazione dei mezzi di trasporto. Anzi, la crescita esponenziale del flusso migratorio verso tali destinazioni, facendo emergere il perverso intreccio con le politiche migratorie dello stato italiano e la sostanziale estraneità ai benefici effetti della rivoluzione dei trasporti marittimi, ne avrebbe ulteriormente sottolineato il carattere anacronistico, relegando la figura dell’emigrante in una posizione intrinsecamente subalterna, soggiogata dai giochi della speculazione e dello sfruttamento. Per davvero, il transito da un mezzogiorno ad un altro, nel pieno del grande esodo, restituisce alla traversata il senso di un contorto «tratto di unione che già assai poco lineare sulle carte nautiche è destinato a complicarsi nel vissuto dei suoi protagonisti ben prima che varchino il vestibolo d’ingresso del paese d’approdo»⁶. Bastano pochi confronti con i pure stentati progressi realizzati sulla concorrente rotta dell’America del Nord, per realizzare le distanze dell’emigrazione per il Cono sud rispetto alla evoluzione dei

6. E. FRANZINA, *Traversate*, cit., p. 58.

Tabella 1. I noli dell'emigrazione per le Americhe (1902–1914). Fonte: Ns. elaborazione da CGE, *L'emigrazione italiana dal 1910 al 1925*, Roma, 1926, p. 431.

| Noli | USA | Brasile | Argentina |
|------|------------------|------------|------------------|
| | Val. (lire) Var. | Val var. | Val. (lire) Var. |
| MAX | 180–215 35 | 160–217 57 | 185 232 47 |
| MIN | 123–175 52 | 126–172 46 | 135–183 48 |

contesti migratori otto–novecenteschi. A partire dal diverso andamento dei noli ufficiali sulle due tratte. (cfr.tab.1) Uno sguardo analitico sul valore dei noli tra il 1901 ed il 1914 misura una maggiore rigidità di quelli fissati per il viaggi nei due principali paesi di immigrazione, Brasile e Argentina, dell'America Latina. In questi casi, nei quindici anni precedenti il primo conflitto mondiale, l'intervallo tra i noli minimi e massimi è significativamente inferiore — 41.25 contro 47.38 — a quello registrato nei viaggi per gli USA; mentre, per i noli massimi, il range di variabilità risulta più alto, a testimonianza di interferenze non legate esclusivamente all'andamento dei principali fattori normalmente assunti a parametri del calcolo.

Pur nella semplificazione delle nostre elaborazioni, se ne deduce che il viaggio per gli USA risenta in modo più sensibile delle dinamiche complessive del mercato e della più forte concorrenza tra le compagnie di navigazione, adeguandosi, se pure a fatica, alla diminuzione dei costi dei fattori e delle materie necessarie a far muovere la nave. Lo stesso Commissariato generale conferma che, nelle traversate per l'America Latina, incidano meno le variazioni del prezzo del carbone, data la prevalenza della marineria velica, o di quello, per esempio, della carne congelata, mentre pesano più nettamente fattori legati alle particolari condizioni di arretratezza dell'impresa marit-

tima. Pertanto, nel tentare di strappare noli più bassi, la massima autorità per l'emigrazione insiste sull'«aumento del moto migratorio transoceanico, mentre non è ancora gran fatto notevole il miglioramento del materiale» o sulle «qualità nautiche scadenti» e «le deficienze verificatesi nei servizi» offerti su quelle rotte⁷. È l'ammissione delle condizioni estremamente precarie del viaggio verso l'America del Sud, ma, visti i risultati, anche la testimonianza di impotenza verso lo strapotere della incontrollabile "lega di interessi", già all'opera ai tempi di Giovanni Florenzano, la quale diventa ancora più baldanzosa e insaziabile man mano che si meridionalizzano i flussi migratori verso quelle destinazioni.

Fra le frodi che si commettono da alcuni rappresentanti delle agenzie di navigazione — leggiamo in uno dei tanti resoconti sulla stampa locale napoletana — ai danni dei poveri contadini che andavano a a Montevideo e Buenos Aires vi era quella che, dopo aver fatto pagare il viaggio per l'America del Sud, li inviavano all'Havre per la via del Cenisio e di là a New York, dando loro da intendere che avrebbero proseguito il viaggio con altri piroscafi senza dover sborsare un centesimo, mentre invece una volta giunti in quel porto non trovavano i supposti corrispondenti a cui erano stati diretti e troppo tardi si avvedevano di essere stati ingannati.⁸

È soltanto uno dei tanti imbrogli che capitano sulla piazza napoletana e che giungono a conoscenza dell'opinione pubblica più per la denuncia di qualche agente concorrente che per merito delle attività di indagine delle forze dell'ordine.

7. CGE, *L'emigrazione italiana dal 1910 al 1925*, Roma, 1936, pp. 431-433.

8. *Giornale di Napoli*, 26 dicembre 1872.

L'inclinazione all'emigrazione non si può giustificare che come conseguenza dell'inganno e delle insinuazioni degli ingaggiatori. La prosperità delle colonie che si hanno all'estero non riceverà al certo forza maggiore e nuovo incremento da coteste emigrazioni disordinate, condotte ed iniziate da una speculazione ingannatrice, anziché da principi economici e disinteressati. L'agente in Napoli della Compagnia del Pacifico svelò gli abusi che commettevano gli ingaggiatori e gli agenti delle Società di navigazione a danno degli emigranti sedotti dagli stessi. Probabilmente l'Agente della Compagnia del Pacifico avrebbe voluto, nel mettere in evidenza gli abusi altrui, che si fosse tenuto conto delle garanzie che offre la Compagnia del Pacifico agli emigranti.⁹

Ma le lusinghe dei reclutatori di braccia per le *fazendas* latino-americane trovano terreno fertile nella massa di braccianti senza lavoro e contadini senza terra, tanto da determinare un meccanismo di "arruolamento" sganciato dalla reale richiesta di forza lavoro proveniente d'oltreoceano e giustificato solo dai guadagni degli intermediari. Domanda e offerta di lavoratori viaggiano parallele ma non sono destinate a convergere, causando una mobilità incontrollata, una emigrazione "artificiale" che, oltre a sfociare nei canali della clandestinità¹⁰, accresce le difficoltà di

9. *Giornale di Napoli*, 20-25 gennaio 1873.

10. A distanza di cinque anni dalla legge sull'emigrazione del 1901, e di quattro dalla proibizione con la legge Prunetti a fare ricorso alla emigrazione sussidiata, le relazioni della questura napoletana denunciano ancora che "il numero dei passaporti rilasciati nel regno per il Brasile supera di parecchie migliaia quello degli emigranti imbarcati regolarmente per quello stato nei porti italiani". ASN, Questura, *Disposizioni di massima, Emigrazione clandestina*, fasc. 1077, 9 aprile 1907. Le "male arti" degli agenti si fanno beffa dei possibili controlli perché "sospesi i passaporti per l'Argentina ed il Brasile gli agenti suggeriscono agli emigranti di chiedere passaporti per l'Europa" e di lì imbarcarsi per i paesi dell'America Latina. Ivi, *Il Commissario generale dell'emigrazione ai Prefetti del Regno*, 20 settembre 1911.

ambientamento una volta giunti a destinazione, perché

gli emigranti arrivano in così eccessivo numero che riusciva impossibile collocarli prontamente e moltissimi nell'attesa erano ridotti nella più squallida miseria. Per colmo di sventura, tra loro si era diffusa la febbre gialla che cagionava una grande mortalità.¹¹

Sempre più frequentemente le deprimenti cronache della partenza si sommano con quelle altrettanto negative dell'arrivo, nella speranza di dissuadere gli intenzionati a partire diffondendo gli allarmati bollettini che dai consoli sono inoltrati al Ministero dell'Interno:

Sullo stato dell'emigrazione a Rio Grande — riporta il *Giornale di Napoli* — erano giunti al Ministero rapporti ufficiali relativi a particolari davvero strazianti e tali da obbligare le autorità a adottare tutte le misure possibili allo scopo di dissuadere gli illusi che comunque anelavano al progetto di recarsi in America allettati da fallaci promesse degli speculatori. Gli emigranti arrivati a Rio Grande venivano collocati in un magazzino coperto di zinco, già deposito di oggetti navali per poi abbandonare quel ricovero provvisorio per dar posto ai nuovi arrivati e costretti ad imbarcarsi per Porto Alegre per essere occupati come coloni.¹²

Le testimonianze raccolte nel capoluogo campano, che si avvia a diventare il più grande centro di raccolta di quelle masse miserabili, concordano nel confinare questa corposa sezione dell'emigrazione italiana nel girone più esecrabile del grande esodo. Un mondo a sé, precluso a qualsiasi forma di regolazione, appannaggio di vere e proprie “carrette del mare”, trasformate alla meno peggio da bastimenti

11. *Corriere di Napoli*, 9–10 marzo 1889.

12. *Giornale di Napoli*, 23 settembre 1875.

mercantili a navi per passeggeri. L'opportunità per la tradizionale marineria mercantile italiana di riciclarsi nel trasporto degli emigranti è favorita dagli stessi provvedimenti legislativi varati nel 1901 che, in molti punti sembrano corrispondere pienamente agli intenti del nostro tradizionale settore marittimo di partecipare alla divisione della torta dell'emigrazione, non esponendosi finanziariamente e a riparo dalla agguerrita concorrenza straniera. Da questo punto di vista, la già ricordata prescrizione dei limiti di velocità ha tutto il sapore di una misura protezionista per garantire al piccolo tonnello del naviglio nazionale e alla suo comparto più numeroso delle navi a vela una posizione di primato su quelle rotte che, per qualità e quantità di viaggiatori, è meno appetibile per i moderni piroscafi a vapore delle grandi compagnie straniere, concepiti strutturalmente secondo una funzionale ripartizione tra i passeggeri delle diverse classi. D'altra parte, tale norma è così percepita dai liberisti più ortodossi di casa nostra i quali, nel mentre è in discussione la legge, esortano invano il governo a

permettere che venga consentito il trasporto degli emigranti anche a quelle navi la cui velocità sia superiore alle 12 miglia all'ora di navigazione. Infatti in base a quale principio umanitario può l'armatore adibire al trasporto passeggeri, nei viaggi transatlantici, navi che sembrano tartarughe marine? Comprendiamo che una simile disposizione di legge verrebbe a ledere non pochi interessi, ma questa non è una buona ragione per indurre il legislatore a continuare a permettere simile barbarie. Ci si risponderà da qualcuno che offrendo tali navi prezzi più modesti, molti emigranti preferiscono sbarcarsi ad una traversata più lunga pur di risparmiare sul nolo.¹³

13. *I trasporti marittimi nell'emigrazione*, in "Il Corriere di Napoli", 5 gennaio 1901.

Con la compiacenza del legislatore, dunque, il ceto armatoriale italiano può fare affidamento su insperate opportunità di guadagno, ritagliandosi il ruolo di traghettatore delle copiose e poco esigenti masse di diseredati in viaggio verso il sud America. La misura del *business* è in qualche semplice raffronto. Agli inizi del '900, il costo unitario per tonnellata — 200–205 lire — di un nuovo veliero a vela è pari all'incirca al prezzo di un biglietto per l'Argentina. Se poi, come era in uso nella marineria italiana, l'acquisto della nave avveniva di seconda mano sul più dinamico mercato inglese, i costi del tonnellaggio si riduce di due terzi, come a dire che imbarcando un solo emigrante l'armatore avrebbe coperto l'acquisto di tre tonnellate della sua nave¹⁴. L'affare, ovviamente, dipende dal carico della “tonnellata umana” che si riesce a stivare nelle “carrette del mare”, ma l'efferatezza con cui si realizza incrocia in modo mirabile le particolari modalità di finanziamento del viaggio dei *tanos*.

3.2. L'infame moltiplicatore. I prepagati

L'uso dei “prepagati”, cioè dei biglietti di viaggio a vario titolo acquistati all'estero per conto di chi è in procinto di lasciare il proprio paese, è molto diffuso nel periodo del grande esodo e non è limitato soltanto al traffico per l'America Latina. Negli anni venti del '900, con l'introduzione negli USA di politiche immigratorie restrittive, tale pratica è richiamata dalla letteratura locale persino per i suoi effetti

14. I dati relativi al costo delle navi sono tratti da T. GROPALLO, *Il romanzo della vela. Storia della marina mercantile a vela italiana nell'Ottocento*, Genova, 1964, pp. 184–185 ; 219–220.

negativi sul piano finanziario, costituendo una quota non trascurabile dei movimenti di capitali verso l'estero¹⁵. Più di recente, lo stesso fenomeno è stato considerato come il più importante fattore compensativo degli effetti depressivi che i cartelli delle compagnie di navigazione avevano sulle migrazioni transoceaniche otto-novecentesche¹⁶. Se, dunque, i "prepagati" non possono essere considerati una peculiarità dell'emigrazione in America Latina, in quel caso, però, essi presentano caratteristiche del tutto originali perché non sono riferiti alla forza solidaristica dei legami familiari, ma piuttosto rispondono alle scelte ed agli orientamenti delle politiche di immigrazione dei governi di quei paesi. La forzatura della spontaneità nelle decisioni di espatrio, infatti, è provocata da un massiccio intervento pubblico con lo strumento della copertura dei costi della traversata. Dopo la cessazione della tratta negriera, nel 1850, e la definitiva abolizione della schiavitù, nel 1888, l'élite agraria locale apre all'immigrazione per popolare territori sterminati e a bassissima densità demografica e per dare continuità al modello di crescita basato sulle esportazione dei loro *staples products*¹⁷. Il ricorso ai *pre-pays* dà luogo a una formidabile rete transnazionale di cui l'Italia e, in particolare, il suo Mezzogiorno è il terminale privilegiato.

15. Dagli studi condotti a quel tempo sui Report of the Immigration Commission of New York State del 1909 si stimava in 40 milioni di dollari il valore di questa voce sulle partite invisibili della bilancia dei pagamenti americana. Cfr. E.G. MEARS, *Financial Aspects of American Immigration*, in "The Economic Journal", 131, 1923, pp. 335-336.

16. G. DELTAS, R. SICOTTE, P. TOMEZAK, *Passenger Shipping Cartels and Their Effect of Trans-Atlantic Migration*, in "Review of Economics and Statistics", 1, 2008, p. 119.

17. Cfr. C. VANGELISTA, *Dal vecchio al nuovo continente. L'emigrazione in America Latina*, Torino, 1997.

L'emigrazione sovvenzionata — è stato detto — fu una complessa, instabile e odiosa costruzione che partiva dalle esigenze dell'oligarchia di fazenderos latino americani, veniva organizzata da loro associazioni, da società di colonizzazioni di loro emanazione e all'uopo costituite; godeva di finanziamenti pubblici; si appoggiava operativamente alle compagnie di navigazione, per diramarsi all'estero attraverso la fitta rete di rappresentanti e agenti dei vettori.¹⁸

Una organizzazione così capillare può contare su un eccezionale fiume di denaro. Con picchi che in alcuni anni dell'ultimo decennio dell'800, oscillano dai 46 agli 84 milioni di lire e con la regione di San Paolo in Brasile che da sola mette a disposizione oltre 20 milioni per dirottare nella fiorente produzione di caffè gran parte dei contingenti migratori, tramite la perfetta macchina di reclutamento della società *La Promotora*¹⁹, è abbastanza scontato che l'affare dell'emigrazione assuma aspetti, nemmeno lontanamente riconducibili per quantità e qualità ai sistemi solidaristici o contrattualistici che funzionano in altre mete del nostro

18. E. SORI, *L'emigrazione italiana*, cit., p. 299.

19. Cfr. M.R. SCHPUN, *Brasile Italia: cosa abbiamo in comune*, testo elaborato su richiesta dell'Ambasciata del Brasile a Roma, 2001, par. 3, s.i.p. Per quanto riguarda lo Stato di S. Paolo, il ministro brasiliano, Jorge Prado, nel 1886 riferiva: "Mercè il favore del pagamento del passaggio, quella provincia pervenne ad introdurre più di 100.000 immigranti, di cui 50.000 a mezzo della Società Promotrice dell'emigrazione, nello spazio di un anno. A questo fine la provincia spese una fortissima somma in denaro. Solo al prezzo medio di 50.000 *contos* (125 lire) per passaggio, l'introduzione di oltre 100.000 immigranti costò alla provincia più di 5.000.000 di *contos* (12 milioni e mezzo di lire), senza tener conto delle spese del vitto e alloggio per 8 giorni nell'asilo di S. Paolo che costò altri 400.000 c. (un milione di lire), né delle spese considerevoli per l'acquisto di terreni onde fondarvi dei nuclei, né di quella per la collocazione d'immigranti nei nuclei stessi". La testimonianza è riportata in G.B. SCALABRINI, *Osservazioni e proposte*, Piacenza, 1888, p. 46.

esodo. Il “successo” di quelle politiche di incentivazione²⁰ ben si associa alle aspettative di profitto delle compagnie di trasporto, in virtù di una comunanza di intenti calibrati entrambi sul raggiungimento del massimo risultato con il minimo costo. Quanto ciò sia vero per la fortunata sopravvivenza della nostra tradizionale marineria può essere verificato a più livelli. I vantaggi più evidenti derivano dalla possibilità di programmare le partenze in funzione del tutto pieno del carico e della necessità di spalmare il movimento dei passeggeri nei periodi morti a cavallo delle fisiologiche punte stagionali di espatrio²¹. Altrettanto decisivo per i precari assetti finanziari delle compagnie di navigazione è il contributo che i capitali dell'emigrazione sovvenzionata garantiscono per contenere la parte debitoria dei bilanci societari²². In ogni caso, si tratta di benefici inestimabili per il debole settore armatoriale nazionale che, alla selettività e ai più severi requisiti di accesso delle sovvenzioni dello stato italiano²³, può contrapporre, ma

20. Cfr. T.H. HOLLOWAY, *Creating the Reserve Army? The Immigration Program of Sao Paulo. 1886–1930*, in “The International Migration review”, 2, 1978, pp. 187–209.

21. E. SORI, *L'emigrazione italiana*, cit., pp. 296–297.

22. Si vedano soprattutto le vicende della marineria genovese, il cui sviluppo ottocentesco delle compagnie di navigazione di quel comparto marittimo avviene in concomitanza con la politica di emigrazione gratuita e sovvenzionata promossa dai paesi del Sud America. V.D. FLORE, *L'armamento italo sulle rotte dell'Atlantico (dopo il 1860)*, in “Anuario de estudios americanos”, 25, 1968, pp. 303–333; P. BRUNELLO, *Pionieri. Gli italiani in Brasile e il mito della frontiera*, Roma, 1994, pp. 123–128; A. MOLINARI, *Porti, trasporti, compagnie*, cit., pp. 241–242.

23. Sull'argomento si vedano E. GIRETTI, *I succhioni della marina mercantile*, in “Giornale degli economisti”, gennaio 1905, pp. 37–59 e E. CICCOTTI, *Sovvenzioni e premi alla marina mercantile*, Ortona a Mare, 1910, che pur partendo da posizioni politiche diverse, concordano sulla dispendiosità delle politiche di sovvenzioni pubbliche oltre che sulla loro selettività, a favore

anche integrare, nel corso della grande depressione di fine '800 la facilità e l'indiscriminata erogazione di quei contributi oltre alla ampia tolleranza dei finanziatori sulle modalità di svolgimento del viaggio. Tutto ciò spinge alla mobilitazione e concentrazione del mondo armatoriale delle principali realtà marittime del paese intorno al processo migratorio che si svolge con l'America Latina, con una quota di trasportati di oltre i $2/3$ del traffico su quella linea, contro appena $1/5$ del totale degli emigranti diretti in USA e Canada²⁴. In tale contesto, per esempio, anche la modesta società *Sicula-Americana*, può emergere dall'affollato e anonimo universo napoletano di società interessate all'emigrazione, destinando uno dei suoi due bastimenti, il *San Giovanni*, per due volte all'anno, alla traversata per il Brasile e l'Argentina. Nei bilanci, rinvenuti nell'Archivio di Stato di Napoli, gli incassi realizzati su questa rotta raggiungono la considerevole cifra di oltre 2,5 milioni annui, il 46% del totale dell'attivo, contro per esempio le 500 mila lire del passivo consolidato e le 217 mila erogate ai "corrispondenti". Un introito di assoluto rilievo che induce gli azionisti a votare un aumento del capitale sociale da 2,5 a 6 milioni, nella certezza ribadita, ancora nel 1912, che il guadagno realizzato con il *San Giovanni* sia più che

soprattutto della Compagnia di Navigazione Generali. Per un inquadramento storico di taglio economico ed istituzionale cfr. G. BARONE, *Lo Stato e la Marina Mercantile (1881-1894)*, in "Studi Storici", 3, 1974, pp. 624-659; M. MERIGGI, *Le istituzioni del mare in età liberale*, in *A vela e a vapore*, cit., in particolare pp. 257-258.

24. M.E. TONIZZI, *Le grandi correnti migratorie del '900*, Torino, 1999, pp. 43-50. Gran parte del traffico si svolge sulle navi della compagnie della Navigazione Generale Italiana, de La Veloce, de L'Italia e del Lloyd italiano, mentre il resto è ripartito tra un più grande numero di società di navigazioni nazionali e poche compagnie estere quali l'Hambur Amerika Line e la Transatlantica Barcellona. CGE, *L'emigrazione italiana*, cit. p. 410.

sufficiente a contenere i costi dell'aumento del carbone e la perdita sui noli per la requisizione da parte del governo dell'altro naviglio della società per il trasporto delle truppe in Libia²⁵. Considerato che il prepagato dai governi andini è di 125 lire pro-capite, al di sotto del costo standard del biglietto in base ai noli ufficiali, e vi è compresa anche la quota variabile, secondo i contingenti dei reclutati²⁶, degli agenti, il guadagno dell'impresa migratoria non può che scaturire dalle forzate economie sui costi di gestione. Così, mentre in Italia monta la polemica contro le *lobbies* degli armatori assistiti dai contributi dello stato e, per contrapposizione, si declina il decalogo virtuoso dell'imprenditore marittimo che «dalla sapiente combinazione dei vari elementi, in ciò consigliato dalla tecnica e dalla concorrenza, . . . cerca di prevedere le congiunture favorevoli, di evitare le dannose, ordinare una rete di linee regolari, . . . specializza le sue navi, accresce il *comfort*, la velocità e il tonnellaggio»²⁷, nel campo del trasporto degli emigranti si riproducono per inerzia scelte e comportamenti nettamente contrastanti con tali raccomandazioni. E se, come abbiamo visto, l'obiettivo di economizzare a tutti i costi sulle prestazioni agli emigranti è una regola generale, essa diventa un imperativo sulle navi in servizio per l'America meridionale.

25. ASN, *Tribunale Civile, Bilanci, Società Siculo-Americana (1910-12)*, bb. 35; 42, fass. 252 e 638.

26. A Napoli, normalmente, gli agenti percepiscono una provvigione di lire 10 per ogni emigrante, che si maggiore di altre 5 lire se il contingente è composto di almeno 10 unità. Comitato Comunale l'emigrazione di Napoli, *Relazione Annuale per il 1905*, Napoli 1906.

27. E. ANZILLOTTI, *I sindacati d'imprenditori nella Navigazione (Trusts, Rings, Conferences)*, in "Giornale degli Economisti e Rivista di Statistica", 6, 1911, p. 538.

3.3. Sulle “navi di convenienza”: “l’igiene e la pulizia sono costantemente in contrasto con la speculazione”

Mentre si sprecano i manifesti e gli inserti pubblicitari dei vettori per gli Stati Uniti e sapienti montaggi fotografici rimandano le immagini imperiose dei loro transatlantici, passano quasi inosservate le vicende sfortunate e i tragici epiloghi di tante traversate nei mari del sud.

Costretti a viaggiare ammassati in condizioni bestiali, gli emigranti finivano talvolta per essere decimati da epidemie spaventose. Come quella che colpì nel 1894 il “Carlo R.” che, partito da Genova, dopo una sosta a Napoli fu sconvolto dal colera. Nato come nave da carico per il carbone, il mercantile riconvertito in piroscalo di linea imbarcava quella volta un migliaio di poveretti e solo sedici uomini di equipaggio. Uno squilibrio superiore addirittura a quello registrato a suo tempo sulle navi dei negrieri dove gli schiavisti avevano almeno l’interesse a consegnare la “merce” viva. I morti furono 211: uno ogni cinque passeggeri.²⁸

Nel vortice del grande esodo e nella ostentata esibizione delle magnifiche innovazioni che si determinano nel passaggio dalla vela al vapore, simili cronache sembrano derubricate ad “accidenti” della storia, come le vecchie “carrette” del mare che ostinatamente avevano segnato l’iconografia del viaggio dell’emigrante nel corso dei primi decenni postunitari. Ma non è così neanche sulle sempre più frequentate rotte nordamericane, dove pure sono innegabili i miglioramenti introdotti nella assistenza a bordo delle masse che lasciano l’Italia. Spostandosi a sud, invece,

28. E. CARTA, *Navi e emigranti. Il “viaggio del colera” verso Rio de Janeiro*, in “Penisola”, 1, 2005, p. 7.

le condizioni del viaggio rimangono ancorate alle deprimenti rappresentazioni del viaggio ottocentesco. Certo, anche lì le testimonianze dei viaggiatori di terza classe o di quelli che dalla prima osservano con sincera partecipazione lo scenario che si svolge sotto i loro occhi riferiscono di qualche progresso nella tenuta della nave ma le persistenze sopravanzano di gran lunga i cambiamenti. Per cui, con il passare degli anni, i taccuini di viaggio dei protagonisti continuano a proporre al lettore poco originali *remakes*, indipendentemente dai loro autori. Per averne una prova, basta montare in sequenza le immagini della famosa traversata *Sull'Oceano* di Edmondo De Amicis, nel 1889, a bordo del *Galileo*, con le memorie scritte venti anni dopo, da un altro piroscapo, da un emigrante della Lucchesia, Camillo Angelo Abrani, anch'egli diretto in il Brasile.

All'imbarco a Genova operai, contadini, donne con bambini alla mammella, ragazzetti [...] passavano portando quasi tutti una seggiola pieghevole sotto il braccio, sacche e valigie d'ogni forma alla mano o sul capo, bracciate di materasse e di coperte. e il biglietto col numero della cuccetta stretto fra le labbra. [...] l'ufficiale Commissario i...] li riuniva in gruppi di mezza dozzina, chiamati 'ranci' inscrivendo i nomi sopra un foglio stampato, che rimetteva al passeggiere più anziano, perché andasse con quello a prendere il mangiare in cucina, alle ore dei pasti. [...] Poi le famiglie si separavano: gli uomini da una parte dall'altra le donne e i ragazzi erano condotti ai loro dormitori... innumerevoli cuccette disposte a piani come i palchi delle bigattiere.²⁹

Entrando nei boccaporti, riscendevamo le scale entrando nei gran Saloni chiamate camerate o dormitori armati di cuccette a tre ordini con materassi e Salva Vita di Sughero, che serviva anche da cuscino. Poi si formavano squadre di 6 e 8 persone

29. E. DE AMICIS, *Sull'Oceano*, cit., p. 19.

dandoci un sacchetto di tela con piatti gamelle posate bidone di legno pel vino. Chi aveva la Sedia-Sdraio prendeva posto sulla passeggiata dovendo conservarsi il posto dove si consumava il rancio durante il viaggio.³⁰

Si può pensare che l'essere coinvolti emotivamente o personalmente nell'avventura migratoria porti ad esasperare gli aspetti più degradanti della continuità, ma il violento impatto dell'emigrante con le navi in servizio per l'Argentina o il Brasile non è negato neanche da chi, invece, guarda al sistema dei trasporti marittimi come ad un bicchiere mezzo pieno e, dopo aver riconosciuto che vi sono «compagnie straniere che hanno realizzato progressi non pochi e che trattano abbastanza bene i viaggiatori di terza classe», deve onestamente ammettere che «i piccoli armatori, quelli che più servono l'emigrazione provocata, commettono cose le quali sembrano inverosimili. Vi sono veri battelli negrieri, che impiegano mesi nella traversata. La mortalità raggiunge su di essi cifre altissime»³¹. Il lavoro dello storico consoliderà simili giudizi, circoscrivendo i confini della "minorità" della marineria italiana al perimetro del transito di emigranti verso l'America Latina, nel quale essa opera con mezzi che hanno fatto il loro tempo³² anche come imbarcazioni mercantili e che, dalla sera

30. Testimonianza scritta di Camillo Angelo Abrami, conservata nell'Archivio della Fondazione Paolo Cresci per la storia dell'emigrazione italiana di Lucca. Con la stessa sequenza è riportata nella mostra del 2011, curata dalla stessa fondazione: *Storie di ieri, di oggi, di donne, di uomini, migranti*.

31. F.S. NITTI, *La nuova fase dell'emigrazione italiana*, in Id., *Scritti sulla questione meridionale*, a cura di P. VILLANI, A. MASSAFRA, vol. I, Bari, 1968, p. 387.

32. Epicarmo Corbino ha calcolato che nel 1895, delle 56 navi a vela italiane di stazza superiore alle mille tonnellate, 28 hanno almeno 11 anni di vita e di queste 19 hanno una vetustà di almeno 16 anni. (*Il protezionismo marittimo*

alla mattina, si trovano trasformate in vettori di trasporto passeggeri.

I nostri piroscafi partivano stracarichi e in condizioni pietose dal lato delle comodità e dell'igiene. Gli emigranti erano trattati a bordo nel peggior dei modi ed erano sistemati fino al terzo, quarto corridoio e in ciascuno a tre ordini di cuccette sovrapposte. Costretti a trascorrere le ore diurne in coperta erano esposti alle piogge, al sole, alle temperature più calde e più fredde a seconda delle latitudini in cui viaggiavano. L'alimentazione era ridotta al minimo indispensabile e su alcune navi la distribuzione Dell'Acqua potabile erano veri agenti trasmettitori di malattie.³³

Ma le caratteristiche appena descritte non costituiscono la prerogativa delle navi più vecchie per partecipare all'affare dell'emigrazione. Essa, piuttosto, costituisce il *cliché* abituale di quanti vogliono entrarvi a far parte, destinando allo specifico "commercio dell'emigrazione" anche piroscafi di nuova generazione. È quanto si scorge dietro lo stesso linguaggio ermetico e burocratico di alcuni, in verità

in Italia, in "Il Giornale degli economisti", dic. 1921, p. 435). Più in generale, il raffronto tra il numero delle navi e il tonnellaggio conferma la debolezza della flotta italiana: infatti, a fronte di una sostanziale parità del numero delle navi italiane ed estere abilitate al trasporto degli emigranti, la stazza delle seconde è nettamente superiore. Dal 1910 al 1923 «complessivamente la bandiera nazionale perdette 28.340 tonnellate, mentre la bandiera estera ne guadagnò 32.072» (CGE, *L'emigrazione italiana*, cit., p. 414). La forbice a vantaggio delle marinerie estere si evince anche dalle statistiche relative alle cancellazioni e alle iscrizioni nel Registro Navale Italiano. I nuovi ingressi, nel periodo 1910-14, riguardano 12 piroscafi stranieri con uno o al massimo sei anni di età, contro due soli italiani; mentre vengono cancellati dai ruoli tredici piroscafi italiani (tutti per vetustà avendo una media di oltre tredici anni di età) contro i diciotto stranieri. (Ivi, p. 415).

33. F. OGLIARI, L. RADOGNA, *La Navigazione Generale Italiana. Le sue eredi. Le minori*, in *Storia dei trasporti marittimi*, III, 1977, p. 203.

pochi, giornali di bordo³⁴ di piroscafi varati negli anni novanta dell'800 ed iscritti nel più numeroso compartimento marittimo genovese che involontariamente registrano tutta una serie di elementi, dalle arcaiche dotazioni di bordo per l'assistenza agli emigranti alle limitate assegnazioni di spazi per il loro alloggiamento, dalle rapide ristrutturazioni e passaggi di mano della proprietà alla maggiore flessibilità e dequalificazione dell'equipaggio, tutti in qualche modo riferibili alla volontà di ridurre al minimo i costi di gestione dell'impresa, a tutto danno dei trasportati³⁵.

34. I giornali nautici, o giornali di bordo, sono una documentazione interessante ma solo incidentalmente utilizzabile per la storia dell'emigrazione, perché redatti dal comandante in uno stile essenziale, involuto e spesso volutamente omertoso per dar conto agli armatori e alle autorità pubbliche del suo operato nel corso del viaggio. La fonte, come è stato dimostrato da sondaggi più sistematici, è più significativa per lo studio del mercato del lavoro marittimo o per una trattazione in chiave letteraria della vita a bordo. Cfr. C. STIACCINI, *Col mare in coperta si fa rotta per New York. I percorsi dei migranti tra banche dati, corrispondenza privata, giornali nautici*, in P. CAMPODONICO (a cura di), *Lamerica! Da Genova a Ellis Island il viaggio per mare negli anni dell'emigrazione italiana*, Genova, 2008, pp. 98–107; S. MAZZARELLA, *Velieri*, Palermo, 1993, e per la stessa collana, *Vapori* (1995); P. FRASCANI, *Una comunità in viaggio: dal racconto dei giornali di bordo delle navi napoletane (1861–1900)*, in ID. (a cura di) *A vela e a vapore*, cit., pp. 109–135.

35. Cfr. C. STIACCINI, *Appunti per una ricerca sui giornali nautici dei piroscafi italiani fra Otto e Novecento*, in G. PIZZORUSSO (a cura di), *Il cinquantenario dell'Unità d'Italia e l'emigrazione*, n. 7/II, ASEI Archivio Storico dell'Emigrazione italiana, Genova, 2011, pp. 96–108, che riporta il caso assai emblematico del piroscafo *Giulio Cesare*, varato nel 1891, di proprietà dell'armatore Bartolomeo Mazzino, poi della società Ligure-Romana (1894), realizzata dallo stesso Mazzino, e nel 1897 della Società Ligure-brasiliana, dal 1892 in servizio sulla linea Genova-Napoli-Gibilterra e i porti brasiliani. Nel suo primo viaggio da nave di emigranti, il piroscafo, prima ancora di partire deve affrontare l'intossicazione di oltre quaranta passeggeri di terza classe, avvelenati dalla cattiva stagnatura delle gamelle che contengono l'acqua. Ma le disavventure continueranno nei viaggi successivi, tra il lassismo dell'equipaggio continuamente cambiato per far posto a personale avventizio, poco professionalizzato, con una epidemia di febbre gialla con la morte di una

Ma sono gli assai più dettagliati *cahiers de doléances* del personale medico di bordo, raccolti da Augusta Molinari, a dare forma e sostanza all'infame appellativo di "navi di Lazzaro" ai mezzi di trasporto impegnati nelle traversate nell'Oceano meridionale e a mettere a dura prova la resistenza degli emigranti³⁶. È stato già sottolineato come la pessima qualità del menù, con la somministrazione di cibi avariati, sia la causa prevalente della diffusione di patologie gastroenteriche tra la popolazione viaggiante. Ma la questione alimentare è soltanto un aspetto, e neanche il più rilevante, di una più generale condizione di precarietà igienico-sanitaria. La legge del 1901, da questo punto di vista, non introduce sostanziali variazioni ai "diritti" elementari dell'agibilità umana. Si riconferma il rapporto di una latrina ogni ottanta passeggeri di terza, né muta la dimensione dello spazio vitale (meno di un metro cubo pro-capite) o il numero delle prese d'aria con un solo boccaporto ogni 150 persone. Basterebbero questi pochi rigidi rapporti con le basilari esigenze umane a fare delle "navi di Lazzaro" un "luogo patogeno per eccellenza, universo concentrazionario e spazio di segregazione e di sofferenza, ambiente che favorisce e predispone lo sviluppo della malattia".³⁷ Con l'affermarsi di una moderna coscienza sanitaria, le neglette condizioni registrate a bordo delle navi passeggeri dirette in America Latina, sollecitano un impegno militante di larghi settori della classe medica e le denunce travalicano

decina di passeggeri che il comandante cerca in tutti i modi di occultare nel suo giornale di bordo e, infine, con difficili problemi di convivenza, in una nave con oltre milleduecento emigranti, tra gli italiani e gli spagnoli fino al punto di convincere il capitano ad armare gli uomini del contingente italiano.

36. A. MOLINARI, *Le navi di Lazzaro*, cit.

37. Ivi, p. 15.

il linguaggio scientifico.

I dormitori degli emigranti — scrive nel 1905 uno dei massimi esperti di igiene navale, il medico socialista Carlo Maria Belli — anche quando veniva rispettata la normativa di bordo che prevedeva la quotidiana pulizia del pavimento con materiali disinfettanti, erano un ricettacolo di immondizia e sudiciume; l'insudiciamento dei dormitori è tale che bisogna ogni mattina far uscire sul ponte scoperto gli emigranti per nettare il pavimento. . . Tutte le deiezioni e le immondizie che si accumulano sui pavimenti corrompono l'aria con forti emanazioni e la pulizia ne è difficile.³⁸

In un simile stato, gli spazi di terza classe diventano pericolosi luoghi di infezioni, soprattutto quando le condizioni meteorologiche non consentono il periodico cambiamento di aria e la pulizia dei locali.

Quando le cattive condizioni del mare e per la pioggia — ammette nel 1900 il medico di bordo del *Vincenzo Florio* — si è obbligati a tenere chiuse le aperture superiori dei dormitori, si forma una atmosfera mefitica che affatica molto la respirazione. L'acqua piovana caduta in coperta penetra nei locali di alloggio degli emigranti e l'umidità è tale che danneggia gravemente la salute degli emigranti.³⁹

Rispetto alle circostanziate denunce degli addetti ai lavori, i tentativi operati, nel 1911, dal professore Francesco Coletti di sminuire la portata delle patologie da viaggio negando che esse siano «in proporzioni tali da colpire la maggioranza degli emigranti e da neutralizzare i benefici

38. C.M. BELLÌ, *Igiene navale*, Milano, 1905, p. 269.

39. ACS, Ministero dell'Interno, Direzione Generale di Sanità Pubblica, *Relazioni sanitarie (1882-1915)*, b. 23.

effetti che l'emigrazione apporta»⁴⁰, appaiono alquanto strumentali nel riferimento all'universo totale degli emigranti e poco comprensivi delle dimensioni con cui si manifestano sui piroscafi in servizio nell'Atlantico. Ben oltre i punti di vista di osservatori più o meno partigiani, sono le statistiche sanitarie ad assegnare alle traversate per l'America Latina il triste primato della morbosità. Dal 1902 al 1925, il valore di tale indicatore non scende mai al di sotto del 12 per 1000, mentre sulle navi in servizio per gli USA lo stesso dato è all'incirca la metà⁴¹. È uno scarto rilevante ma non inatteso riflettendo sulle caratteristiche dei flussi migratori verso i paesi andini e la più forte presenza al loro interno di categorie a rischio come i bambini e gli anziani. Nel 1907, per esempio, secondo i dati raccolti dal Commissariato Generale per l'emigrazione, nei viaggi per il Sud America, su un totale di 47 morti, 24 sono bambini da 0 a 10 anni, 19 dei quali deceduti per morbilli⁴². Si tratta di numeri e immagini neanche lontanamente paragonabili a quelli dei luttuosi viaggi della speranza che sotto i nostri occhi avvengono nel Mediterraneo. Eppure

40. F. COLETTI, *Dell'emigrazione italiana*, in *Cinquanta anni di storia italiana*, vol. III, Milano, 1911, pp. 139-140.

41. CGE, *Annuario statistico dell'emigrazione italiana dal 1876 al 1925*, Roma, 1926, pp. 1603 e 1607.

42. A. MONTANO, *Statistica degli emigranti curati durante l'anno 1907 nelle infermerie a bordo*, Roma 1908. Ma si veda anche, in riferimento alle statistiche sanitarie, CGE, *Annuario statistico dell'emigrazione italiana*, cit., dalle quali si rileva come malattie tipicamente giovanili, il morbilli e la varicella su tutte, siano quelle più diffuse nelle traversate transoceaniche, con un andamento epidemico che ovviamente si riflette anche in più alti tassi di mortalità. Valga come esempio significativo riportato nei giornali sanitari di bordo, (cfr. A. MOLINARI, *Il viaggio di emigrazione*, cit., p. 156) quanto verificatosi nella primavera del 1907, a bordo del piroscafo "Ravenna", diretto in Argentina, sul quale per una epidemia di varicella muoiono 80 persone, di cui 65 sono bambini e neonati.

le incognite e i pericoli che si annidano nelle traversate transoceaniche dei nostri emigranti sono tali da evocare nell'immaginario collettivo immediati collegamenti tra ieri ed oggi. Le insidie che corrono sui mari, però, non sono le ultime di un percorso che già prima di salire sulla nave ha richiesto prove impegnative ed esagerati tributi materiali e psicologici. Con un gioco di parole, potremo dire che le traversie delle traversate hanno un carattere predittore delle altre difficoltà che attendono l'emigrante al suo arrivo in terra straniera. Nella calca della terza classe il dramma individuale di chi parte si trasforma in uno spaesamento collettivo e la figura dell'emigrante si fonde in una identità d'insieme ancora più disorientata e dipendente. Nel budello strettissimo dei corridoi dei piroscafi si compie definitivamente la trasformazione del *pattern* emigrazione. Dalla molecolare microeconomia dello scambio in patria si passa alla macroeconomia di un sistema a livello aggregato. L'emigrazione, spogliata delle sue connotazioni più umane, diventa anonima massa di manovra di disegni ambiziosi, semplici numeri sui quali costruire organizzazioni più complesse dello sfruttamento privato ma anche riferimento irrinunciabile di una politica nazionale vanamente protesa ad utilizzare gli italiani fuori dall'Italia come strumento di penetrazione nel mercato internazionale o come pretesto per accrescere la sfera di influenza oltre i confini nazionali. Visto dall'altra parte dell'Oceano, l'affare emigrazione si declina all'interno di uno schema più complesso di intrecci tra tornaconti privati di altri e più consistenti "imprenditori della speranza" e convenienze politiche riferibili ad indefiniti progetti espansionistici della madrepatria. Su una così scivolosa linea di confine, dove convergono e si connettono funzionalmente interessi apparentemente contrapposti, si concentrerà la

seconda parte del lavoro.

Da disperati a vettori economici

Il mito dell'emigrazione
nel commercio internazionale dell'Italia

4.1. “L'esportazione segue l'emigrazione”: il dibattito tra i contemporanei

Lo studio del commercio internazionale italiano in età contemporanea è stato dominio soprattutto della storia quantitativa. A partire dal lavoro pionieristico di Bonaldo Stringher¹, per giungere all'accurata riclassificazione dei dati statistici curata di recente da Giovanni Federico ed altri², il peso del nostro commercio con l'estero è stato misurato essenzialmente in relazione al ruolo delle politiche commerciali e all'andamento della crescita e della trasformazione dell'economia nazionale. Assente quasi del tutto, pur nella preferenza cliometrica dell'approccio storico, è invece il tentativo indicato dalla letteratura economica più recente di approfondire con più sofisticati modelli di interpolazione statistica le relazioni tra il commercio

1. B. STRINGHER, *Gli scambi con l'estero e la politica commerciale italiana dal 1860 al 1910*, Roma, 1912. Ma si veda, per un arco di tempo più lungo anche A. CAPANNA, O. MESSORI, *Gli scambi commerciali dell'Italia con l'estero dalla costruzione del regno d'Italia ad oggi*, Roma, 1940.

2. G. FEDERICO, S. NATOLI, G. TATTARA, M. VASTA, *Il commercio estero italiano 1862–1950*, Collana storica della Banca d'Italia, Laterza, Roma, 2012.

internazionale e altre variabili, compresa quella dell'emigrazione³. In questo caso, gli studi basati sul modello gravitazionale predicono una relazione positiva tra i flussi migratori e lo scambio bilaterale tra paese di partenza e paese d'arrivo, misurata su fattori quantificabili e statisticamente testati come il reddito, la distanza geografica tra i due paesi o l'identità linguistica. Poco aggiungono, però, sul peso specifico che l'emigrazione può aver giocato sulla organizzazione, prima ancora che sul volume, dei traffici commerciali, avvalorando attraverso la stessa elaborazione statistica la convinzione piuttosto impressionistica che più emigrazione sia uguale a più esportazioni. Si tratta di giudizi che, soprattutto per quanto riguarda l'intensificazione degli scambi con le Americhe, si ripetono nella nostra storiografia economica in modo sostanzialmente identico, fino a costituire un comune senso storiografico e come tale destinati a non essere frutto di ulteriori

3. Cfr. D. GOULD, *Immigration Links to the Home Country: Empirical Implications for US Bilateral Trade Flows*, in "The Review of Economics and Statistics", 76, 1994, pp. 302-316; K. HEAD, J. RIES, *Immigration and Trade Creation: Econometric Evidence from Canada*, in "Canadian Journal of Economics", 31, 1998, pp. 47-62 e per il caso italiano, M. MURAT, B. PISTORESÌ, *Migrants Networks: Empirical Implications for the Italian Bilateral Trade*, in "International Economic Journal", XXIII, 2009, pp. 371-390. Si tratta per lo più di studi che, anche per ovvie disponibilità di dati, fanno riferimento all'oggi e usano, attraverso il ricorso al modello gravitazionale, macroaggregati statistici per riferire degli effetti di tale correlazione sui paesi di destinazione dei flussi migratori. Con finalità e metodi essenzialmente simili, ma in una prospettiva più propriamente storica si vedano J.A. DUNLEVY, W.K. HUTCHINSON, *As Good as Good: What History Tells Us about the Pro-Trade Effects of Immigration*, Vanderbilt University, 2008; Iidd., *The Impact of Immigration on America Import Trade in the Late Nineteenth and Early Twentieth centuries*, in "Journal of Economic History", 59, 1999, pp. 1043-1062, mentre per il caso italiano il più recente V. DANIELE, N. OSTUNI, *The "Madeleine" Effect. Italian Emigration and Exports of Preserved Tomatoes (1897-1933)*, in "Rivista di Storia Economica", 2, 2011, pp. 243-266.

verifiche, né rispetto alle trasformazioni complessive del mercato internazionale né alle diverse caratteristiche che la nostra emigrazione assume rispetto alle proprie destinazioni⁴. Né il tema di come, prima ancora che di quanto, gli italiani fuori dall'Italia abbiano inciso sui destini commerciali del paese ha coinvolto la storiografia sull'emigrazione, concentrata piuttosto sulle sue conseguenze macroeconomiche relativamente a rimesse e differenze salariali⁵ e, dal versante sociale, nonostante l'attinenza con la questione più generale del rapporto tra esodo migratorio e relazioni commerciali internazionali, si sia limitata ad incursioni sui terreni dell'emigrazione "vittoriosa" e dei percorsi imprenditoriali in terra straniera⁶, sui consumi alimentari dei nostri connazionali⁷ o sulla formazione delle nostre camere di commercio all'estero⁸. Eppure sarebbe bastato

4. Cfr. V. ZAMAGNI, *Commercio estero e sviluppo economico nell'Italia giolittiana*, in *Storia economica italiana*, Milano, 1978, p. 97; V. CASTRONOVO, *Storia economica dell'Italia. Dall'Ottocento ai giorni nostri*, Torino, 1995, p. 115, entrambi riassumibili nella affermazione dello stesso Giovanni Federico, *Il commercio estero italiano*, cit., che a proposito dell'incremento degli scambi con le Americhe ribadisce che "in questo caso tale incremento è sicuramente dovuto alla crescita di domanda di prodotti italiani da parte dei numerosi emigranti... le destinazioni verso i mercati del continente americano riflettono i flussi migratori. (pp. 40-41).

5. Per una valutazione complessiva degli studi sul terreno più prettamente economico si veda M. GOMELLINI, C. O'GRADA, *Outward and Inward Migrations in Italy: a Historical Perspective*, in "Quaderni di Storia economica", Banca d'Italia, 9, 2011, pp. 16-23.

6. Cfr. A.F. ROLLE, *Gli emigranti vittoriosi*, Milano, 2003; P. CORTI, *Emigrazione e strategie imprenditoriali a Parigi: il "sistema Toraz"*, in "Archivi ed imprese", 9, 1994.

7. S. CINOTTO, *Una famiglia che mangia insieme*, Torino, 2001; S. LUCONI, *Buy Italian. Commercio, consumi e identità italo-americana tra le due guerre*, in "Contemporanea", 3, 2002.

8. G. SAPELLI, (a cura di), *Tra identità culturale e sviluppo di reti. Storia delle Camere di Commercio all'estero*, Soveria Mannelli (Cz), 2000.

soffermarsi su alcune indicazioni che già negli anni '50 formulava Friedric Wochting sul ruolo abbastanza problematico dell'emigrazione nel commercio internazionale⁹ e, in tempi più recenti, un profondo conoscitore del fenomeno migratorio italiano come Ercole Sori ribadiva su «i tentativi e soprattutto le illusioni di trasformare la nostra emigrazione da elemento passivo (espulsione di forza lavoro) della integrazione dell'economia italiana nel tessuto capitalistico internazionale, a veicolo attivo»¹⁰, per ritenere niente affatto chiusa la questione. I due storici, mostrando di conoscere l'ampiezza del dibattito coevo sull'argomento, sembrano suggerire un piano di analisi che va oltre i numeri di una annunciata correlazione, per approfondire i possibili nessi, ma anche i probabili vincoli che il grande esodo migratorio introduce nella opportunità per il nostro paese di allargare i suoi scambi commerciali. Il nostro intento è proprio quello di dare continuità e sostanza a tali osservazioni, indagando il dietro le quinte di un rapporto che la consistenza dei numeri sembra proporre in modo risolutivo e assolutamente positivo. Il nostro ragionamento, a partire dai contrastanti giudizi o auspici che i contemporanei esprimono sulla forza trainante della nostra emigrazione per il commercio estero, intende scomporre i tratti di una equazione che ben oltre la scontata convergenza delle cifre dei due fenomeni, tra la fine dell'800 ed i primi del

9. F. VOCHTING, *La questione meridionale*, Napoli, 1955, p. 239; ma si veda, per i riferimenti relativi alla più ampia organizzazione della presenza italiana sul mercato americano, E. DEL VECCHIO, *L'emigrazione italiana negli Stati Uniti quale mezzo per incrementare lo sviluppo delle relazioni commerciali (1887-1891)*, in *Gli Italiani negli Stati Uniti — Atti del III Symposium di Studi Americani*, Firenze, 1972, pp. 139-205.

10. E. SORI, *L'emigrazione italiana dall'Unità alla seconda guerra mondiale*, Bologna, 1984, pp. 127-128.

'900, si snoda in modo assai meno lineare, coinvolgendo le forme e la qualità sociale ed economica delle diverse *Little Italies* sparse nel mondo, la loro capacità di incentivare o piuttosto deprimere le già scarse propensioni dell'Italia ad affrontare le sfide della prima globalizzazione, condizionando la stessa organizzazione degli scambi e la sua percezione da parte delle istituzioni oltre che le strategie degli operatori economici connazionali. Il nostro riferimento essenziale non può che essere costituito da quanto accade nelle relazioni commerciali con gli Stati Uniti, non solo per la consistenza del flusso emigratorio verso quel paese con l'interessante e contestuale crescita dei rapporti di scambio tra le due nazioni, ma anche perché la natura più articolata, rispetto ad altre traiettorie emigratorie, dei processi di integrazione dei nostri emigranti nel grande paese d'oltreoceano ci offre l'opportunità di mettere meglio a fuoco le implicazioni che si stabiliscono nel tempo tra l'emigrante, nella doppia veste di consumatore e promotore del *made in Italy*, e la possibilità di penetrazione del nostro paese nel vasto e complesso mercato americano. Se la storiografia ha trascurato, dandole per acquisite, le implicazioni dell'emigrazione sulle propensioni allo scambio internazionale dell'Italia, i contemporanei hanno mostrato ben altro interesse per il tema, oltre che una maggiore capacità di contestualizzarlo nei processi economici e sociali che investono la penisola tra '800 e '900. Nell'altalenante proporsi di posizioni ottimistiche, problematiche o del tutto negative sulla densità del rapporto tra emigrazione e commercio estero della madrepatria, il dibattito, dalla metà degli anni '70 dell'800 all'avvento del fascismo, fornisce spunti di riflessione rispetto ai processi di fase, passando dalla stagione agroliberista a quella dell'industrializzazione ed infine del nazionalismo commerciale del regime fasci-

sta, ma soprattutto fa emergere la complessità dei fattori che nel tempo condizionano le dinamiche del rapporto tra le nostre comunità all'estero e gli scambi commerciali con i paesi in cui esse si concentrano. Il confronto, animato da una pluralità di voci di studiosi, giornalisti, addetti ai lavori le cui opinioni si iscrivono nella più ampia riflessione sugli effetti del fenomeno migratorio sull'economia e la società italiana¹¹, inquadra il rapporto tra flussi emigratori e quelli commerciali in un contesto di riferimento necessariamente arricchito da fattori politici, istituzionali e sociali. Essi traghettano l'analisi lontano dal "gorgo turbolento"¹² delle cifre e restituiscono la storia dei fatti economici, come ci ricordava già agli inizi degli anni '50 Gino Luzzatto, ad un campo «tanto vasto e vario che soltanto sopra una piccola parte di esso può essere gettata piena luce con la ricerca quantitativa»¹³. Affrontato da questa angolazione, il rapporto tra emigrazione e commercio internazionale approda, attraverso le testimonianze del tempo, ad una visione via via più controversa, nella quale l'ottimismo di chi, con occhio assai partigiano, misura prima di altri il susseguirsi di partenze di uomini e merci dalle banchine del porto di Genova¹⁴, lascia più spesso il posto a consi-

11. Per una breve ricostruzione di tale dibattito cfr. F. MANZOTTI, *La polemica sull'emigrazione nell'Italia Unita*, Milano, 1962; E. FRANZINA, *Gli Italiani al Nuovo Mondo*, Milano, 1995, pp. 156–185.

12. A. TOOZE, *Trouble with Numbers: Statistics, Politics and History in the Constitution of Weimar's Trade Balance, 1918–1924*, in "American Historical Review", 3, 2008, pp. 678–700, che insiste sul rischio che l'attenzione esclusiva alla massa dei numeri, soprattutto in tempi di particolare crisi politica ed economica, piuttosto che tracciare in modo lineare il corso della storia potrebbe diventare un "gorgo turbolento".

13. G. LUZZATTO, *Tendenze nuove negli studi di storia economica*, in «Nuova rivista storica», a. XXXV, 1951, pp. 306–317.

14. J. VIRGILIO, *Delle migrazioni transatlantiche degli italiani*, Genova, 1868, che afferma in relazione al traffico genovese con l'America Latina, de-

derazioni di tutt'altro tono da parte di chi, semmai, ne valuta gli effetti, nel pieno dell'ondata migratoria transoceanica, dalle affollate banchine del porto di New York, laddove il pieno dispiegarsi delle spietate regole della concorrenza fa ritenere addirittura «dannoso pensare che si sviluppi il commercio solo dove c'è l'emigrazione»¹⁵. Valutato all'interno dei meccanismi di scambio della prima globalizzazione, il valore aggiunto dell'emigrazione sulle nostre esportazioni si scompone in ragionamenti sempre più interessati a valutarne l'incidenza rispetto alla spinta che altre consistenti comunità nazionali all'estero garantiscono al proprio commercio internazionale o alle diverse opportunità che la variegata qualità dei nostri flussi migratori offre per la penetrazione dei nostri prodotti sui mercati ospiti. Il ricorso ad una prospettiva comparativa, utilizzato come generico auspicio per giustificare l'inizio del grande esodo emigratorio, si coglie già nel pensiero dell'estensore della Inchiesta agraria, Stefano Jacini, quando sostiene che

i cinque milioni di tedeschi sparsi in terre straniere, in tutte le parti del globo, sono divenuti i migliori clienti delle industrie della madre patria, la quale deve ad essi se può sostenersi con onore; e che la grande prosperità dell'Inghilterra data da quando, emancipatisi gli Stati Uniti d'America, l'emigrazione si portò più numerosa di prima, sulle rive dell'Hudson e del Mississippi, ivi si arricchì e divenne consumatrice, almeno per parecchi decenni, di mercanzie del regno britannico.¹⁶

stinazione della prima libera e spontanea migrazione ligure: «Non vi è solido commercio marittimo se prima non vi è emigrazione e numerosi stabilimenti di concittadini all'estero» (p. 107).

15. C. ORSINI, *Sulle rappresentanze commerciali dell'Italia all'estero*, Roma, 1885, pp. 16-17.

16. S. JACINI, *I risultati della inchiesta agraria: relazione pubblicata negli Atti della Giunta per la Inchiesta agraria*, Torino, 1978 (ed. or. 1885), p. 135.

È un paragone destinato a riproporsi nel dibattito sul tornaconto economico dell'emigrazione, nell'impietoso confronto con la povertà complessiva del nostro esodo migratorio e, più tardi, con il fallimento dell'idea fascista di fare dell'emigrazione il vettore della propagazione nazionalista all'estero, non soltanto sul piano economico, ma anche politico¹⁷. Anche per questi motivi, lo sguardo sull'emigrazione di altri nostri più forti competitors commerciali si intreccia con una analisi che tende ad individuare forza e debolezza delle comunità di italiani come attrattori dell'export. Prima ancora, però, l'attenzione si appunta sulle differenze dei nostri insediamenti nelle Americhe, registrando i contributi di importanti economisti quali Luigi Einaudi, Giuseppe Prato o del giuslavorista Vittorio Racca, docente di diritto del lavoro e dell'immigrazione all'università di New York, divisi dalla opposta considerazione per il contributo che le nostre comunità in America Latina e negli USA possono dare al commercio estero italiano. Einaudi, infatti, affascinato dall'epopea industriale e com-

17. Cfr. F. CARLI, *Il problema dell'esportazione nel momento presente: relazione al Convegno nazionale dell'esportazione*, Camera di commercio ed industria di Brescia e dello stesso autore, l'intervento in *Atti del congresso nazionale per l'espansione economica e commerciale all'estero*, Trieste, 1924, pp. 42-43. Nel sostenere le sue tesi, Carli fa riferimento al lavoro dello storico-economico franco-algerino Henri Hauser la cui traduzione pubblicata nel 1917 ha offerto un termine di paragone importante ai fautori di una crescita delle esportazioni guidata dai consumi degli emigranti. Hauser si occupa, in particolare, dell'espansione commerciale della Germania e del ruolo svolto dalle comunità tedesche all'estero: "Grazie a questa formidabile emigrazione... successe che la Germania, al domani della sua industrializzazione, trovò in tutti gli angoli del mondo delle clientele pronte, parlanti la sua lingua, abituate ai suoi prodotti, disposte ad elogiarli, in poche parole degli eserciti di consumatori e di commessi viaggiatori... Queste colonie spontanee sono state per il commercio tedesco una prima base dell'operazione". H. HAUSER, *I metodi tedeschi di espansione economica*, Città di Castello, 1917, pp. 216-217.

merciale del “Principe Mercante”, Enrico Dell’Acqua, in terra argentina vede la conferma di una maggiore vocazione degli italiani li residenti a diventare preziosi serbatoi per le merci italiane, in virtù non soltanto dei numeri, ma anche della conservazione di più forti tratti identitari e più solide posizioni sociali ed economiche, oltre che delle condizioni di un mercato che, a differenza di quello americano, non è saturo né iper-protetto¹⁸. Dello stesso parere è Prato, che individua nelle “tristi turbe proletarie” dirette negli Stati Uniti l’ostacolo principale all’espansione economica dell’Italia in quel paese¹⁹. In aperto contrasto con queste posizioni che implicitamente fanno riferimento ad un rapporto diretto tra emigrazione ed espansione economica italiana, è invece Racca per il quale l’emigrazione può svolgere un ruolo positivo sull’economia nazionale se fa da ponte con i mercati più evoluti,

dato che essa non deve essere fine a se stessa, ma deve cooperare al benessere della nazione, meglio è che vada ove può imparare come si guadagna un pane abbondante, come si è cittadini civili, come si governa il popolo, e non nelle disgraziate repubbliche del Sud America, che sono in uno stato di progresso economico, morale ecc., ancora inferiore al nostro.²⁰

Siamo alla vigilia della stagione dell’industrializzazione italiana e, come percepito da Racca, il ruolo dell’emigrazione nella penetrazione dell’Italia sui mercati esteri sbiadisce di fronte alla necessità di attrezzarsi per far fronte alle

18. L. EINAUDI, *Un principe mercante*, Torino, 1900, pp. 22–26, su cui ci soffermeremo più analiticamente nel prossimo capitolo.

19. G. PRATO, *Per l’emigrazione italiana in America Latina*, in “La Riforma Sociale”, 1900, pp. 108–109.

20. V. RACCA, *La nuova e grande Italia futura*, in “Rivista Critica del Socialismo”, 9, 1899, pp. 774–776.

complicate sfide della competitività internazionale. Ne è pienamente consapevole Francesco Coletti che da critico conoscitore delle statistiche commerciali²¹, è anche assai avvertito sulle reali possibilità di continuare a fare affidamento soltanto sulle nostre comunità di emigranti per scalare i mercati internazionali, anche laddove il peso della nostra emigrazione sia utilizzata come uno strumento per strappare più vantaggiose condizioni nei trattati bilaterali di commercio:

Grandi speranze da alcuni ripongono nell'avviamento degli scambi commerciali con i paesi che contano molti italiani. Le statistiche commerciali ci mostrano il crescendo della nostra esportazione, specialmente negli Stati Uniti e nell'Argentina. Non c'è dubbio che vi abbia influito la domanda di prodotti nazionali da parte degli emigranti. Ma finora la cosa resta entro limiti relativamente modesti. A dare maggiore vigoria agli scambi, da taluno si penserebbe di coordinare i trattati di commercio con trattati di emigrazione. Pur lasciando da parte quanto di ripugnante possa riscontrarsi nell'adeguamento delle merci all'uomo, si deve tener presente che le ragioni per cui si operano gli scambi dei prodotti fra due paesi non sono uguali né correlative a quelle per cui un paese manda all'altro la propria esuberante forza di lavoro. Lo spingere più in là di un certo segno, direi quasi diplomatico, la coordinazione accennata significherebbe urtare contro le barriere insuperabili delle leggi economiche e quindi produrre danno al fenomeno naturale dell'emigrazione guidata dal tornaconto e dall'esperienza vigile e dolorosa di tanti anni, e non avvantaggiare affatto le nostre produzioni e il nostro commercio.²²

Da quel momento le speranze sull'emigrazione come destinatario delle merci italiane scemano di fronte alle esili

21. Cfr. F. COLETTI, *Del valore statistico delle cifre del commercio internazionale*, Torino, 1903.

22. F. COLETTI, *Dell'emigrazione italiana*, cit., p. 256.

rappresentazioni della organizzazione italiana sul mercato internazionale e all'incapacità dello stato e degli operatori economici nazionali di sostenere i propri interessi in terra straniera²³. Nel 1926, il regio addetto commerciale all'ambasciata italiana di Washington, Romolo Angelone, pur rimanendo possibilista sulle potenzialità di consumo delle merci italiane da parte dei nostri emigranti, stila un bilancio di decenni di sostanziale immobilismo della azione istituzionale ed economica dell'Italia, raccogliendo in modo più organico limiti, debolezze e insufficienze che con sempre maggiore insistenza incrociano dall'inizio '900 i ragionamenti sul rapporto tra emigrazione ed esportazioni²⁴.

Scrupolosa accortezza — richiede il responsabile diplomatico per il commercio — nella produzione e preparazione dei prodotti, specie di quelli alimentari; usare rettitudine nelle transazioni, essere puntuali nelle consegne, corretti nell'adempimenti delle promesse. La penetrazione in questi ricchi mercati richiede un lavoro determinato, paziente, perseverante; occorre ricordare che i mercati del continente americano sono i mercati del futuro, ogni nuova vendita, ogni nuovo affare dovrebbe considerarsi principalmente come inizio di ulteriori e proficue relazioni e non come finale realizzazione di sforzi precedenti. . . È importante altresì tener presente che

23. Su questi temi si veda S. COLAFRANCESCHI, *Affari nel mondo. Il MAIC e l'imprenditoria italiana di fine ottocento*, in "Clio", 37, 2001, pp. 717-747; ID., *A guisa di un immenso molo. Le istituzioni per il commercio estero nell'Italia postunitaria*, Roma 2008.

24. Cfr. R. MAGLIANO DI VILLAR S. MARCO, *L'emigrazione italiana in America né sui rapporti coll'economia nazionale*, in *Atti del primo congresso geografico italiano*, vol. II, Genova, 1894, pp. 399-400; G. ROSSATI, *Dei mezzi più adatti per favorire l'espansione economica dell'Italia all'estero e per facilitare le iniziative italiane nell'America del Nord*, in *Secondo Congresso degli italiani all'estero*, vol. II, Roma, 1911, p. 700; A. FRANCESCHINI, *L'emigrazione italiana in America Latina*, Roma, 1908, p. 1207.

in questi mercati il prezzo non è sempre il fattore decisivo, ad esso vengono spesso sostituite considerazioni sulla qualità, presentazione del prodotto, accuratezza nell'imballaggio, efficienza produttiva, organizzazione e potenzialità del produttore. Uno degli errori più gravi, spesso irreparabile, è quello di inviare della merce di scarto o malandata; ciò oltre a causare forti perdite individuali si risolve in gravissimo danno per il nostro commercio in generale, poiché riflette luce sfavorevole sulla nostra produzione, mentre offre, all'incontro, un argomento spesso usato dai nostri concorrenti, per richiedere ulteriori restrizioni alle importazioni di origine italiana, specie a quelli dei prodotti alimentari.²⁵

In questo vademecum delle azioni mancate per promuovere i prodotti italiani, il bacino di consumo costituito dai nostri avamposti in terra straniera finisce per confondersi nelle preoccupazioni per la conquista di una più ampia e ricca platea di consumatori non autoctoni. Ma esso non è mai messo in discussione, per cui, accingendoci ad analizzare come *the trade follows the flag*, il traffico va dietro la bandiera, non è irrilevante chiedersi se la concezione un po' autarchica ed esclusiva del rapporto tra emigrazioni ed esportazioni non abbia rallentato la stessa modernizzazione dei nostri sistemi di scambio. È una delle tante domande di cui dovremo tener conto ricostruendo il senso, oltre la dimensione, di tale rapporto.

25. R. ANGELONE, *Il mercato degli Stati Uniti e il commercio con l'Italia durante il 1925*, Washington, Regia Ambasciata d'Italia, 1926, pp. 100-101.

4.2. La debole via del colonialismo commerciale. Alcune evidenze empiriche

Gli osservatori contemporanei meno ostili al fenomeno migratorio, pur riconoscendo il rilevante costo ipotetico della perdita di forza lavoro sull'economia nazionale, nell'analisi costi-benefici fanno decisamente prevalere i vantaggi derivanti dalla forzata mobilità di tanti nostri connazionali. Accanto alle rimesse e ai maggiori proventi dei noli per il trasporto passeggeri delle compagnie marittime di bandiera italiana, non si manca di annoverare, se pure con minori prove documentarie e in ogni caso con una incidenza assai più contenuta rispetto alle prime, il beneficio sulla bilancia commerciale determinato dalla domanda di prodotti nazionali da parte degli italiani fuori dall'Italia.

Lo spirito di intraprendenza dei nostri compaesani stabilitisi in lontane regioni, — dirà nel 1904, Alberto Beneduce — gli usi e le abitudini che vi hanno trasportati: tutte queste circostanze valgono a spiegarci, per citare delle cifre, come l'esportazione italiana per gli Stati Uniti che nel 1891 ammontava a 73 milioni, nel 1902 era salita a 118 milioni. Ed è da notarsi lo sviluppo grandissimo delle esportazioni, specie per gli Stati Uniti, dei generi di consumo popolare richiesti su quei mercati quasi esclusivamente dai nostri connazionali.²⁶

Le considerazioni del futuro fondatore dell'IRI, proiettate sul quadro complessivo delle nostre ragioni di scambio, sembrano parzialmente confermare l'idea che le esportazioni seguono i flussi migratori²⁷. Tra il 1886 ed il 1913,

26. A. BENEDEUCE, *Capitali sottratti all'Italia dall'emigrazione per l'estero*, in "Giornale degli economisti", 1904, p. 512.

27. I dati che seguono, salva diversa indicazione, fanno riferimento alle statistiche de *Annuario statistico Italiano*, 1887-88 e 1914.

infatti, la geografia del commercio estero italiano cambia significativamente assecondando in parte le traiettorie dell'emigrazione. La guerra commerciale con la Francia che fino alla metà degli anni '80 assorbe il 40% delle nostre esportazioni, costringe l'Italia alla ricerca di nuovi partners commerciali e ad un più intensa e ampia attività nel campo dei trattati commerciali. La drastica e definitiva restrizione degli sbocchi francesi è compensata dal consolidamento, anche se non nella misura sperata, dei rapporti con altri mercati europei (Regno Unito, Germania, impero austro-ungarico) e dall'apertura a mercati alternativi al di fuori dell'Europa, come l'Africa, l'Asia e le Americhe²⁸. Quest'ultime, però, pur essendo la meta prevalente della emigrazione italiana, giungono a coprire solo un terzo del totale del valore delle esportazioni, appena qualche punto al di sopra della quota registrata verso aree, come l'Asia e l'Africa, fuori dalle nostre destinazioni migratorie (22%). Allo stesso modo, non è difficile scorgere dietro le più vistose variazioni della composizione merceologica dell'export il peso relativo della domanda delle nostre comunità all'estero, con l'aumento, almeno in una prima fase dell'esodo migratorio, di pasta, farina, formaggi e anche di agrumi, frutta e verdura, prodotti sui quali, però, incide anche la tipicità delle produzioni agricole nazionali che ne fanno una sorta di *staples products*, con una domanda che oltrepassa i confini del semplice consumo etnico. In controtendenza, invece, altri prodotti, come il vino e l'olio che, pur rientrando nelle preferenze di gusto degli emigranti, subiscono la concorrenza internazionale, la rigidità

28. Sul commercio internazionale dell'Italia cfr. L. IZZO, *Commercio estero e sviluppo economico italiano tra liberismo e protezionismo*; V. ZAMAGNI, *Commercio estero e sviluppo economico nell'Italia giolittiana*, entrambi in B. CAIZZU (a cura di), *Storia del commercio italiano*, Roma, 1978, pp. 76-78 e 80-103.

dei prezzi della produzione nostrana e la convenienza a sostituirli con beni fungibili nei paesi di arrivo²⁹. Scorrendo le tabelle statistiche sul commercio internazionale dell'Italia tra '800 e '900 si conferma l'ipotesi di un contributo dell'emigrazione alle contabilità commerciale con l'estero di breve periodo, con l'impennata di alcune voci legate al consumo di prodotti alimentari della madrepatria, legato al carattere chiuso dei primi insediamenti italiani all'estero³⁰. L'ottimismo di quanti immaginano l'affermazione di un colonialismo commerciale che viaggia prevalentemente sui sentieri tracciati dall'emigrazione, in realtà, è eccessivo, e per quanto importante sia da considerarsi il loro contributo, l'ascesa commerciale del paese di origine non può reggere soltanto sulle numerose ma deboli spalle dei suoi connazionali all'estero. Ciò è tanto più vero per gli Stati Uniti. Tra il 1885 ed il 1915 oltre 4 milioni e mezzo di italiani, il 40% del totale degli espatri di quegli anni, sceglie questa destinazione, concentrandosi per la quasi totalità nei grandi centri del Nord est del paese e in modo particolare nella città di New York, che con 500 mila connazionali, diviene la "prima città d'Italia"³¹. Corrispettivamente, le esportazioni italiane in USA, passano, in valori monetari correnti, dal 7% all'11.5% del totale. Si tratta di un aumento considerevole, ma se si osserva in dettaglio il paniere delle principali merci vendute sul mercato americano, solo in

29. Cfr. V. NAZARI, *I nostri vini nei paesi di immigrazione italiana*, in *Atti del I° Congresso degli Italiani all'estero*, 1907, pp. 280-346; MAIC, Ufficio di informazioni commerciali, *Il commercio dell'olio di oliva all'estero*, Roma, 1912.

30. E. SORI, *L'emigrazione italiana*, cit., pp. 128-129.

31. D. GABACCIA, *Peopling "Little Italy"*, in P.V. CANNISTRARO (a cura di), *Italians of New York, Five Century of Struggle and Achievement*, New York, 1999, p. 46; G.E. POZZETTA, *Il Mulberry District di New York City negli anni anteriori alla prima Guerra mondiale*, in "Storia urbana", 16, 1981, p. 7.

parte può essere attribuito alla domanda aggiuntiva degli emigranti. In quegli anni, il valore corrente delle voci più rilevanti nel settore dei generi alimentari, come olio, formaggi, pasta e alcolici, che colorano di italiano le dispense degli emigranti, cresce dal 5 al 37% delle esportazioni italiane in USA, con un andamento abbastanza brusco che si sovrappone a quello dei flussi migratori. Questi dati si affiancano a quelli di esportazioni più regolari e stabili di altri beni che con l'emigrazione hanno, invece, poco o nulla a che fare³². Parliamo di marmi grezzi e lavorati, seta e agrumi e loro derivati che, nello stesso periodo, hanno un incremento più contenuto, dal 40 al 45%, riflettendo una domanda consolidata del mercato americano per prodotti che sostengono, come nel caso dei marmi, un lungo ciclo di sviluppo urbano³³ o riflettono bisogni essenzialmente produttivi, come indica la mutazione nel campo degli agrumi, in cui la riduzione della vendita delle arance, per l'imponente sopravvento della produzione californiana, è controbilanciata dalla maggior richiesta di limoni e di acido citrico, a più alto valore aggiunto³⁴. Via via che si spaccettano le voci che compongono la massa delle nostre esportazioni, l'emigrazione come fattore di spinta perde di peso disvelando, anche dal versante della bilancia commerciale statunitense, e quindi, dell'inciden-

32. Cfr. Italian Chamber of Commerce, *Nel cinquantenario della Camera di commercio italiana in New York 1887-1997*, New York, 1997, pp. 58-88.

33. Cfr. S. DI GIACOMO, *Dall'Atlantico al Mediterraneo. I rapporti commerciali e diplomatici tra gli Stati Uniti e Livorno (1831-1860)*, Soveria Mannelli (CZ), 2004, pp. 44-57.

34. La ricostruzione della spettacolare crescita della produzione di arance in USA e i contraccolpi sulla capacità di esportazione dell'Italia in J. MORILLA CRITZ, A. OLMESTEAD, P. RHODE, "Horn of the Plenty": the Globalization of Mediterranean Horticulture and the Economic Development of Southern Europe, 1880-1930, in "The Journal of Economic History", 2, 1999, pp. 316-352.

za che le diverse comunità nazionali hanno avuto sulle importazioni del paese che li ospita, un ruolo marginale e, in ogni caso, di gran lunga inferiore a quello degli emigrati dei paesi del Nord Europa, per i quali identità linguistica, composizione sociale, differenziale più contenuto nei redditi pro capite del paesi di provenienza da quelli di arrivo, oltre la natura del retroterra economico e produttivo della madrepatria, segnano con quella italiana un divario difficilmente colmabile³⁵. L'azione propulsiva di altre comunità, come abbiamo visto, smonta in Italia la facile credenza di un colonialismo commerciale tutto affidato alla forza dei numeri. Ne ha piena contezza l'avvocato e giornalista Antonio Monzilli che, nel 1900, in un articolo apparso sul primo numero del mensile *L'Italia coloniale*, non ignora che «la qualità della nostra emigrazione non è tale da favorire grandemente le nostre esportazioni», per cui già sarebbe un risultato importante per l'economia italiana se «le esportazioni di prodotti nazionali raggiungano almeno una somma eguale ai consumi di quei nostri concittadini»³⁶. Un obiettivo assai più realistico, per quanto niente affatto irrilevante³⁷, rispetto alle previsioni troppo azzardate di quei nazionalisti che avevano sperato in una conquista commerciale pacifica attraverso l'emigrazione,

35. J. DUNLEVY, W.K. HUTCHINSON, *The Import of Immigration*, cit.

36. A. MONZILLI, *L'emigrazione e l'espansione commerciale*, in "L'Italia coloniale", I, 1900, p. 7.

37. Abbiamo stimato, a puro titolo indicativo, che, negli stessi anni del grande esodo migratorio, a parità di quota di reddito quotidiano di un operaio speso in patria per i consumi essenziali — poco più di una lira, secondo i dati di Paolo Sorcinelli (*Gli italiani ed il cibo*, Bologna, 1992, p. 79), i proventi annuali possibili derivanti dal consumo di prodotti italiani dei nostri emigranti si sarebbe aggirato intorno ai tre miliardi di lire, a fronte dell'incremento di poco più di seicento milioni registrato mediamente dal 1895 al 1906 dalle nostre esportazioni.

ma che si scontra con le motivazioni e le caratteristiche predominanti nella massa di italiani che abbandonano il proprio paese. A circoscrivere, infatti, anche la più plausibile possibilità che la nostra espansione commerciale all'estero finisca per essere affidata unicamente al consumo dei suoi connazionali c'è da considerare innanzitutto il fenomeno dei rimpatri che oltre a restituire alla catena migratoria una estrema precarietà, ridimensiona e inibisce anche la platea dei consumatori preferenziali dei nostri prodotti fuori dai confini nazionali. Quando una quantità enorme di persone — più di due milioni solo dalle America, vale a dire un quarto del totale degli espatri³⁸ — parte con in testa l'idea di tornare, non c'è neanche il tempo che si sedimenti il desiderio di conservare i tratti della propria identità, attraverso un consapevole e esclusivo legame con tutto ciò che è *made in Italy*! Ma l'erosione delle basi materiali della fidelizzazione al consumo italiano si misura non soltanto sui rimpatri delle persone, ma soprattutto sugli *cheques* delle rimesse degli emigranti che sottraggono assai più consistenti risorse alla propensione al consumo degli italiani residenti all'estero. Tra il 1902 ed il 1913 i risparmi inviati in Italia sono oltre cinque milioni³⁹, una cifra che, per stabilire un immediato termine di paragone, è in valori correnti quattro volte superiore all'incremento, nello stesso periodo, delle esportazioni nelle Americhe. Si tratta di valutazioni ed accostamenti empirici ma utili a descrivere quell'«ascesi mistica del risparmio che limava all'inverosimile i consumi»⁴⁰ degli emigranti

38. F.P. CERASE, *L'onda di ritorno: i rimpatri*, in *Storia dell'emigrazione italiana*, cit., I, Partenze, Roma, 2001, pp. 115-117.

39. G. MASULLO, *L'economia delle rimesse*, in *ivi*, pp. 161-186.

40. A. DE CLEMENTI, *La "grande emigrazione": dalle origini alla chiusura degli sbocchi americani*, in *ivi* che sottolinea, al contrario, gli effetti che la

e distoglie la loro attenzione dal marchio di provenienza a tutto vantaggio dell'etichetta del prezzo delle merci. «I nostri lavoratori che emigrano — ammette il diplomatico Roberto Migliano di Villar San Marco di fronte alla platea del primo congresso geografico, nel 1894⁴¹, — possono avere predilezione per determinati prodotti, il cui commercio o consumo è abituale in patria, all'estero consumano però necessariamente merce che si trova sul luogo e che offresi a miglior mercato»⁴². Nella forbice tra ciò che si vorrebbe e ciò che si può ottenere nei vincoli imposti dalla forte propensione al risparmio, gli emigranti italiani assestano un altro duro colpo alle speranze di crescita delle nostre esportazioni guidate dalle loro attitudini al consumo, a tutto vantaggio di un *made for italians*, cioè di merci prodotte in loco da italiani per gli italiani, che cercano di coniugare desiderio di identità e convenienza, sfruttando surrettiziamente l'*appeal* del *made in Italy*⁴³. Con la guerra, il processo di sostituzione delle importazioni tipicamente

grande attitudine degli emigranti al risparmio ha avuto, a livello micro e macro sulla bilancia commerciale italiana, modificando la qualità dei consumi delle famiglie rimaste in Italia, p. 203 e ss.

41. *Emigrazione transoceanica*, in *Atti del primo congresso degli italiani all'estero*, cit., nel 1907, facendo riferimento alle condizioni economiche dei nostri emigranti nella città di New York, si sottolinea: "Sono 600 mila gli italiani residenti nella città, ma solo una decima parte era addetta a stabile e remunerato lavoro; e questi erano in grado di risparmiare in media 500 dollari all'anno, i quali uniti ai guadagni della catena dei parassiti dell'emigrazione, costituivano la maggior parte dei milioni che provenivano dal Nord America" (p. 169).

42. MAGLIANO DI VILLAR S. MARCO, *L'emigrazione italiana in America*, cit., p. 405.

43. Cfr. M. GALLO, *Bisinniss. L'emigrazione italiana e il commercio con gli Stati Uniti (1880-1920)*, tesi di Dottorato in Storia dell'Europa nell'età moderna e contemporanea, Università degli Studi di Napoli "L'Orientale", a.a. 2008-2009.

italiane prende decisamente piede, proponendo alla ribalta percorsi imprenditoriali etnici di tutto rispetto per quantità di forza lavoro impiegata e capacità produttive. È il caso, per esempio, della Atlantic Macaron Company di Andrea Cuneo, punta di diamante di un settore pastario che tra il 1914 ed il 1932 registra un aumento di produzione del 100%, mentre le esportazioni dall'Italia crollano del 92%. Oppure del consorzio californiano di frutta organizzato dal genovese Marco Fontana, attraverso la California Fruit Canner's Association e la California Packing Corporation, meglio conosciuto con il marchio "Del Monte". O, ancora, della Rosa Wine Company dei fratelli Cella che diventa la maggiore casa vinicola d'America, per non parlare delle fortune di un settore caseario la cui produzione di formaggi "all'italiana" è seconda soltanto a quella del cheddar cheese americano⁴⁴. Aiutata dalla contingenza bellica e dalle politiche di immigrazione più restrittive attuate negli anni '20 dal governo americano, la filiera del *made for italians* aggredisce i punti di forza della già debole connessione emigrazione–commercio, facendo perno su una etnicità che si accontenta di imbandire la propria tavola di cibo italiano non necessariamente autentico e si rivolge in particolare alla costa occidentale del grande continente americano, piuttosto che alla madrepatria. Preparato, già alla fine dell'800, da più molecolari attività produttive che si affollano nell'*enclaves* delle *Little Italies*, il ripiegamento dei sistemi di approvvigionamento alimentare dei nostri connazionali sul mercato americano prende piede in virtù non soltanto dei costi minori, ma anche di una più convincente tecnica di vendita basata su sistemi di contraffazione, di accorgimenti pubblicitari, di presentazione e confezione

44. Ivi, pp. 189–207.

del prodotto che, a volte in modo spudorato e a limite della falsificazione, insiste sul legame, oramai più simbolico che reale, con l'Italia⁴⁵. L'erosione delle importazioni italiane da parte di quelle etniche segnala una vera e propria torsione nei rapporti commerciali tra gli emigranti e la madrepatria, con un manifesto conflitto di interessi che si trasferisce nelle principali camere di commercio italo-americane, determinando la sostituzione ai vertici delle istituzioni del vecchio gruppo degli importatori da parte dei produttori locali che «hanno tutto l'interesse, animati da spirito di concorrenza, di combattere l'importazione dei prodotti italiani»⁴⁶. L'etnicità dei consumi, su cui fidano gli apologeti del colonialismo commerciale italiano, da rendita di posizione per gli esportatori italiani si tramuta in un fattore destabilizzante, alimentando una sorta di diaspora economica di cui sono protagoniste le nostre stesse comunità all'estero. Ma l'espansione del *made for italians* è in ordine di tempo soltanto l'ultima manifestazione di un rapporto assai più controverso tra l'emigrazione e la costruzione della presenza italiana sul mercato internazionale a cavallo tra '800 e '900. Venuti meno i presupposti ideologici di tale legame, c'è invece da chiedersi se l'emigrazione, percepita come inattaccabile area franca delle nostre esportazioni, non abbia prodotto una sorta di effetto "placebo" rispetto ai rapidi mutamenti imposti alle relazioni commerciali dall'integrazione del mercato internazionale. La presunzione da parte degli operatori economici e dello stato italiano di poter fare affidamento sempre e comunque sulla grande nicchia di mercato

45. Cfr. A.F. ROLLE, *Gli emigranti vittoriosi*, cit., p. 267; S. CINOTTO, *Una famiglia che mangia insieme*, cit., p. 352.

46. C. ORSINI, *Del commercio italo-americano*, Roma, 1889, pp. 147-148.

dei nostri emigranti può aver prolungato, in un mondo di impetuose trasformazioni dei sistemi di scambio, ritardi e contraddizioni nella organizzazione, nella struttura degli scambi e nelle politiche commerciali del nostro paese. Collocare l'emigrazione in questo orizzonte analitico, riteniamo possa davvero dare senso all'impegno di fare emergere, per il commercio internazionale dell'Italia, ciò che i numeri non dicono ma che sicuramente contengono come conseguenza delle complicate strategie che si giocano prima di una definitiva registrazione di una partita di scambio.

4.3. Dai grandi ai piccoli affari. L'emigrazione e la mancata modernizzazione degli scambi

In occasione del cinquantenario della Camera di Commercio italiana a New York, nel 1937, pur in un quadro di trasformazione dei rapporti tra esportatori italiani e i loro tradizionali referenti in terra straniera, si fa ancora notare come

La facilità con cui si effettuavano le vendite di merci italiane sempre più largamente e con maggior profitto alla clientela italiana fecero perdere di vista ai negozianti la clientela americana, di modo che il consumo di articoli italiani da parte di questa perdettero di ritmo.⁴⁷

L'*enclave* di consumo dei nostri connazionali è qui descritta nella mancata capacità di aprire da parte loro un varco verso il più ricco mercato americano. Assai meno percepite sono le conseguenze che il perimetro circoscritto

47. *Nel cinquantenario della camera*, cit., p. 64.

ed endogamico delle nostre relazioni commerciali finisce per avere sulla presenza italiana sui grandi mercati, contribuendo ad accentuare i ritardi strutturali con cui l'Italia nella congiuntura otto-novecentesca si affaccia sulla scena economica internazionale. In un quadro, infatti, già compromesso dalla scarsa attitudine dei nostri operatori economici a muoversi fuori dai ristretti confini della patria se non addirittura della propria regione e dalla estemporanea risposta istituzionale dello stato italiano a sostegno ed indirizzo del commercio estero⁴⁸, l'emigrazione costituisce il precipitato di asfittiche filiere commerciali e, alla fine, il paracadute per la sopravvivenza di una anacronistica pratica degli scambi. Non è facile tirare le fila di questo ragionamento, anche per le reticenze di una letteratura coeva a fuoriuscire dagli schemi più superficiali dell'equazione emigrazione-commercio, e affrontare, invece, gli aspetti problematici di tale rapporto a partire, questa volta, dalla catena di interessi legati alle dinamiche degli scambi con l'estero. Da questa angolazione, per esempio, non appare azzardato sostenere che i ben noti ritardi della nostra marineria mercantile a istituire stabili collegamenti con i paesi americani, lasciando che gran quantità delle merci italiane viaggi sotto bandiere di altre nazionalità, con pregiudizio anche sulla effettiva misurazione del nostro commercio estero, siano stati determinati, oltre che

48. L'azione dello stato, in realtà, a partire dagli anni '80, si limita ad offrire attraverso il MAIC un servizio informativo per un universo economico assai carente nella sua organizzazione commerciale, utilizzando come terminali la rete diplomatica, per estrazione e formazione poco esperta dei fatti economici, e le camere di commercio all'estero, fin dalla nascita in conflitto con le istituzioni italiane per l'ibrido profilo pubblico privato che si era inteso attribuirgli, attraverso il riconoscimento di un finanziamento pubblico. Cfr. S. COLAFRANCESCHI, *Affari nel mondo*, cit., pp. 723-730.

dalle resistenze dei ceti armatoriali e dall'inefficacia delle politiche di settore⁴⁹, anche dalla frammentazione di una domanda da parte delle comunità all'estero dai tratti tipicamente regionali⁵⁰. La preferenza al comprare italiano, nell'accezione più localistica del termine, può aver affievolito la spinta alla razionalizzazione dei trasporti marittimi, riversando nei porti italiani il molecolare traffico di piccole partite di merci prodotte in loco, spesso comprese nei famosi "pacchi" inviati dai familiari rimasti in Italia, che sono imbarcate su qualunque nave in transito, semmai con la disponibilità degli stessi capitani a farsi garanti dell'arrivo a destinazione. Ancora più evidenti sono i condizionamenti negativi che l'essenzialità della domanda da parte degli italiani emigrati ha esercitato sulle tecniche di spedizione e la presentazione dei prodotti. La preferenza per lo "sfuso", infatti, fa mantenere imballaggi in casse o grandi fusti, con l'inconveniente non soltanto che nel corso del viaggio il prodotto si adulteri o si rompa, ma

49. Si vedano, in proposito, G. BARONE, *Lo Stato e la marina Mercantile*, cit., p. 632; T. FANFANI, *Intervento pubblico e marina mercantile tra l'Unità e la fine dell'800: dalla "tenda dell'arabo" alla ripresa produttiva*, in *Fra spazio e tempo. Studi in onore di Luigi De Rosa*, Napoli, 1998, pp. 382-420; P. FRASCANI (a cura di), *A vela e a vapore*, cit. Fino al 1914 ben tre quinti del commercio marittimo tra l'Italia e l'Usa viaggia su navi straniere. Cfr. Federal Writers' Project, *Gli italiani di New York*, New York, 1939, pp. 176-177. Il massiccio ricorso alle marinerie straniere, tra l'altro, ha come conseguenza il disimpegno delle nostre rappresentanze diplomatiche dagli affari economici. "I traffici italiani — si legge in uno scritto del 1900 — sono avviati generalmente per il tramite di case estere sotto bandiera straniera, per cui mentre i consoli degli altri paesi sono da lunghi anni abituati a portare il loro contributo di notizie ed informazioni, i consoli italiani invece, per l'esiguità delle correnti di traffico fra Italia e estero, hanno mantenuto l'azione loro nel campo amministrativo e politico". Cfr. G. SABBATINI, *Per le nostre esportazioni*, Milano, 1900, p. 160.

50. S. LUCONI, *Buy Italian. Commercio, consumi e identità italo-americana tra le due guerre*, in "Contemporanea", 3, 2002, pp. 455-472.

anche quello di alienarsi un pubblico di consumatori più vasto, catturato da confezionamenti meno approssimativi, per il quale «non è solo sufficiente che un prodotto sia buono, bisogna anche presentarlo bene perché anche la vista vuole la sua parte»⁵¹. In mancanza di una domanda più qualificata si accumulano, così, talmente tanti ritardi nel *packaging* delle merci di più largo consumo da spingere, nel 1907, il MAIC ad allestire una mostra a Roma sui più moderni sistemi di impacchettamento ormai largamente diffusi negli altri paesi europei⁵². Guidate da rapporti esclusivi tra l'Italia e le *Little Italies*, vengono ad essere trascurate anche le più moderne tecniche di marketing, ritenendo più che sufficienti promozioni poco costose e circoscritte a canali che si rivolgono unicamente ai nostri connazionali. Lo attestano la mancanza di cataloghi e listini bilingue e, in quei rari casi in cui esistono, essi si segnalano per un inglese che “non è un buon inglese”, per il mancato ragguaglio alle unità di misura vigenti negli altri paesi, per formati spartani, eccessivamente grandi e scarsamente illustrati; quasi inesistente, poi, è l'invio di campioni, come

51. *Nel cinquantenario della Camera di Commercio*, cit., p. 131.

52. MAIC, Ufficio di informazioni commerciali, *Gli imballaggi più in uso su alcuni mercati esteri*, Roma, 1907, nel quale a proposito dei maccheroni leggiamo: “L'Italia in genere li esporta in cassette di legno di faggio del peso lordo di 12 e 25 Kg. Internamente le cassette sono rivestite di carta grossa di colore turchino oscuro. Sebbene la carta costituisca un ottimo imballaggio, essa nei viaggi in mare si rompe e i maccheroni adagiati in essa avendo spazio si rompono. I maccheroni fabbricati in Germania, invece, vengono avviluppati in carta grossa in modo da formare dei pacchetti allungati del peso uniforme di una libbra (500g.). La pasta corta tedesca si imballa in piccole scatole di cartone rettangolare del peso di ½ e di una libbra. Tanto i pacchetti, quanto le scatole si riuniscono in cassette di legno di differente grandezza” (pp. 109–110).

pure le inserzioni sugli organi di stampa locali⁵³. Si tratta di elementi che descrivono strategie commerciali risibili, soprattutto in relazione al mercato statunitense avviato alla mass-production, intrise di interessi di puro stampo mercantile calibrati su un pubblico di consumatori sì orientato ai prodotti della madrepatria, ma non particolarmente esigente. Su tali aspettative finisce per costruirsi un sistema di intermediazione speculare alla frantumazione della rete distributiva dei prodotti italiani nelle *Little Italies* americane, animato da comportamenti speculativi, ben disposti alla fraudolenza e al controllo malavitoso, che si snodano all'interno di reti brevi e scarsamente fiduciarie. «Il tradizionale e sempre stazionario commercio dei sensali, ignari della diretta e precisa cognizione del grande mercato del mondo»⁵⁴, così, si invera in figure di importatori indipendenti, provenienti dalle stesse comunità e in queste svolgono già altre attività (rimesse, cambi, prestiti, caporalaggio) connesse all'economia domestica degli emigranti⁵⁵, i quali fanno incetta di rappresentanze di ogni

53. L. BELLOC, *La reclame all'estero*, in *Atti del I° Congresso degli Italiani all'estero*, cit., pp. 400-405. Per misurare la distanza di tali comportamenti dalle logiche più avanzate del marketing che si incominciano a sperimentare negli USA, agli inizi del '900, con lo sviluppo della grande impresa e la creazione di un mercato di massa, si veda A. LEPORE, *Lineamenti di storia del marketing*, in M. TACCOLINI (a cura di), *Nuovi percorsi della storia economica*, Milano, 2009, pp. 215-225.

54. G. PALOMBA, *Sull'istituzione delle camere di commercio all'estero*, Cagliari, 1887, pp. 25-26.

55. R.F. FOERSTER, *Italian Migration of Our Times*, Harvard University Press, Cambridge, 1919, p. 339. Ma già qualche anno prima, nel 1908, il console Ausonio Franzoni sostiene che, più delle restrizioni protezioniste americane, al commercio italiano nuoce "il numero eccessivo di piccoli importatori di alcuni generi alimentari e la riluttanza quasi generale dei produttori italiani a fare l'esportazione diretta". A. FRANZONI, *Gli interessi italiani a New York*, Roma, 1908, pp. 80-82.

genere di ditte italiane, senza curarne nessuna in particolare. Raccolti intorno alle nascenti camere di commercio italiane all'estero, le loro biografie disegnano percorsi e comportamenti fortemente condizionati dalla qualità dei nostri flussi migratori. È il caso, per limitarci a New York, del lucchese Egisto Mariani, panettiere e orefice prima che importatore, rappresentante di 350 ditte italiane, o del "banchiere" genovese Antonio Cuneo o del parmense Lazzaro Faccini, ma anche di altri esponenti di spicco di quella Camera di commercio che nonostante abbiano più solidi e coerenti trascorsi commerciali, non disdegnano di moltiplicare il raggio dei propri affari, come Francesco Saverio Vitielli di Torre del Greco il quale da commerciante di corallo si trasforma in importatore di beni alimentari e con il figlio gestisce un vasto traffico di merci italiane (pelati, salse, olio, salumi, formaggi, vini e liquori)⁵⁶. Nonostante che, nel tempo, timidi tentativi di modernizzazione delle forme della mediazione commerciale, soprattutto con l'apertura di uffici e rappresentanze da parte delle stesse ditte produttrici, si fanno strada negli esportatori italiani meno legati al bacino di consumo degli emigranti, come la seta, i medicinali, ma anche tipiche produzioni alimentari, come il formaggio gorgonzola, che per la loro specificità guardano al mercato americano nel suo complesso, il panorama almeno fino alla prima guerra mondiale riflette la circostanza abbastanza deprimente che

la massima parte degli importatori di merci italiane restringessero la loro attività quasi esclusivamente alla clientela italiana, rivolgendo ben poca attenzione ai consumatori americani, senza fare sforzi determinati, coordinati e costanti per assicurare

56. Federal Writers Project, *Gli Italiani*, cit., pp. 174-175.

in esso uno sbocco sempre più lungo e costante.⁵⁷

È chiaro che con una struttura così poco organizzata, sfilacciata in interessi tra loro difficilmente ricomponibili, si impongano nelle valutazioni dei contemporanei animati da intenti nazionalisti gli impietosi confronti con i mezzi e le risorse che altri paesi europei mettono a disposizione dei loro commerci, tanto da far apparire il “commesso viaggiatore tedesco” come un «essere multiplo, onnipossente, insinuante e terribile»⁵⁸. Con i capovolgimenti bellici e i riflessi politici ed istituzionali che ne seguono, assistiamo ad un curioso strabismo interpretativo: mentre si continua ad insistere sul valore della nostra emigrazione, più per motivi di propaganda ideologica che di reale utilità economica, sul terreno degli scambi commerciali invece si abbandona la pretesa di guardare ai mercati internazionali dal buco della serratura delle nostre comunità all'estero. Anzi, la nervosa congiuntura degli anni '20 e l'insinuarsi in Europa del mito dell'*american life* fa apparire sempre più improponibile la pretesa di considerare la partita del nostro commercio estero limitata alle sole colonie di emigranti. Per quanto non pienamente consapevoli delle mutazioni intervenute anche al loro interno, dall'Italia si fa strada l'idea di una diversa funzione che l'emigrazione può svolgere nella corsa alle opportunità offerte alla nostra economia, non più soltanto agricola, dalla ricchezza delle società d'oltreoceano. Con lentezza e tante contraddizioni avanza una idea mediata del ruolo che gli italiani all'estero possono

57. *Il commercio estero degli USA dalle origini ai nostri giorni*, in *Nel cinquantenario della Camera di Commercio*, cit., p. 66.

58. G. ANGRISANI, *Un aspetto del problema del Mezzogiorno. Il contenuto politico dell'insegnamento commerciale*, in “*Rivista di politica economica*”, 2, 1926, p. 132.

svolgere nel cambiare e allargare le sorti della presenza italiana nell'economia internazionale. Non siamo nemmeno all'alba della fortunata stagione del *made in Italy*, ma forse è anche dall'improponibilità della deterministica convinzione che a più emigrazione corrispondano più esportazioni che si dischiudono i prodromi della necessità della svolta nelle traiettorie commerciali ed economiche del nostro paese. Con la prima guerra mondiale la concezione di una emigrazione volano delle nostre esportazione alimentari può dirsi conclusa. L'esaurimento di questa fase riflette l'evoluzione dei primi insediamenti italiani negli Stati Uniti, inizialmente incanalati in una forte segregazione culturale che si esprime innanzitutto nella struttura dei consumi primari. Intorno al 1920 i figli di emigranti italiani nati in America supera per numero quello dei loro genitori⁵⁹ e, dunque, pur scontando contraddizioni ed esiti diversi e meno fluidi rispetto a quelli dell'America Latina⁶⁰, la loro integrazione nel tessuto locale è tale da allentare gli esclusivi rapporti con le comunità di provenienza. Ignorati dalla visione pauperista su cui ripiega pigramente l'osservazione del fenomeno migratorio, i nuovi volti dell'emigrazione sfuggono a molti dei commentatori di casa nostra, ma non a qualche addetto ai lavori che da oltreoceano, con l'ausilio della stampa americana, ne registra i movimenti:

In questi ultimi tempi — informa già nel 1900, il console

59. J.R. VECOLI, *Negli Stati Uniti*, in *Storia dell'emigrazione italiana*, cit., p. 75 e ss.

60. Sui diversi ritmi e modalità dei processi di integrazione tra l'America del Nord e quella del Sud, si vedano, L. BAILX, *The Adjustment of Italians Immigrates in Buenos Aires and New York, 1870-1914*, in "The American Historical Review", 2, 1983, pp. 281-305; H.S. KLEIN, *The Integration of Italian Immigrants into United States and Argentina*, ivi, pp. 306-329; M.S. GARRONI, *Little Italies*, in *Storia dell'emigrazione italiana*, cit., pp. 207-233.

di Denver traducendo un pezzo apparso sul giornale "Daily News" — le relazioni degli immigrati italiani con il nostro paese hanno subito una notevole trasformazione. ... A poco a poco questa gente fiera ha incominciato ad amare l'America, ed ora emigra qui col proposito di fissarvi stabile dimora, di formarvisi una posizione e di allevare i figli secondo le leggi ed i costumi americani. Dato questo nuovo indirizzo, l'immigrazione italiana è divenuto un elemento apprezzabile della nostra popolazione, giacché gli italiani adottano i migliori precetti della nostra civiltà e conservano i sani principi e le lodevoli abitudini. ...⁶¹

Come si intuisce anche dal reportage del giornale appena citato, l'integrazione non avviene per separazione, ma attraverso un più lento processo di adattamento che non disperde i tratti identitari del gruppo di appartenenza, ma nel tempo ne ridefinisce spazi e funzioni. Complice anche il vento nazionalista che soffia dall'Italia, in prospettiva comincia a scorgersi una sorta di "revival etnico" che, come ha osservato Emilio Franzina sul piano metodologico,

ha finito per prestare diversa attenzione ai rapporti intercorsi tra mobilità territoriale e originalità imprenditoriale anche quando questa finisce per esplicarsi nel campo scontato del commercio etnico alimentare e più tardi, sfruttando, la stessa italianità nel campo del made in Italy,⁶²

mentre in termini materiali si inverte nella riorganizzazione delle reti di distribuzione delle merci italiane negli Stati Uniti con la sostituzione dei negozi di quartiere con

61. G. CUNEO, *Rapporto del R. Console a Denver (Colorado)*, in "Bollettino consolare", vol. I, 1900, pp. 29-30.

62. E. FRANZINA, *Storie di imprenditori, di emigranti e di qualcuno che li studia*, in "Memoria e Ricerca", cit., pp. 16-17.

più grandi e presentabili empori di specialità etniche, che guardano oltre i confini di nicchia delle comunità italiane⁶³.

Ma non bisogna attendere la fine della guerra per cogliere tra chi istituzionalmente è indicato a suggerire la strada per consolidare la presenza commerciale negli Stati Uniti, valutazioni più pertinenti e ambiziose su come l'economia italiana, pur con tutti i suoi limiti, possa sfondare il muro della fidelizzazione etnica, proponendo al mercato locale, attraverso quella fascia di emigranti reclutati nella middle class americana, beni e manufatti della migliore tradizione artigiana del nostro paese.

Oltre al vasto campo di possibilità — scrive nel 1911 l'addetto commerciale all'ambasciata italiana in USA, Guido Rossati — che un paese ricco e largamente consumatore di manufatti, quali sono gli Stati Uniti, potrebbe offrire al collocamento dei prodotti delle nostre industrie artistiche, potranno altresì contare sopra una certa domanda di taluni altri manufatti nazionali da parte dell'elemento agiato della popolazione italiana esistente negli Stati Uniti, il quale mettendoglieli a facile portata, non mancherebbe di patrocinare i prodotti dell'industria italiana, come oggi patrocina quelli del suolo. Se nelle grandi città americane venissero aperti eleganti negozi di manufatti nazionali, quali ad esempio cappelli, guanti, ombrelli, fazzoletti e cravatte di seta ecc., venduti a prezzo giusto con marca italiana (*made in Italy*), articoli questi che gli italiani d'America acquistano oggidì nei negozi americani, sotto la marca estera, pur essendo magari articoli originariamente italiani; se sorgessero, dico, siffatti negozi non mancherebbero loro il successo, anche se patrocinati solo dall'elemento più agiato della popolazione italiana. Anche siffatti negozi, come quelli già consigliati per le derrate alimentari, dovrebbero identificarsi coll'ottima qualità del genere venduto più che col buon mercato, e ad essi non mancherebbe il patrocinio della buona

63. S. LUCONI, *Dalla nicchia al mercato*, cit., p. 29.

clientela americana.⁶⁴

A fare emergere queste possibilità, d'altra parte, era stata la stessa esposizione internazionale di Chicago del 1893, realizzata tra pressappochismo organizzativo, ristrettezze finanziarie e scarse convinzioni da parte delle autorità governative e degli operatori economici italiani e, nonostante tali limiti, la partecipazione del nostro paese aveva incassato inaspettati risultati di vendita nei prodotti d'arte, delle ceramiche, del tessile e dei beni alimentari⁶⁵. Ma all'inizio del '900, intuizioni illuminate e qualche prova inaspettata del più ampio raggio d'azione del nostro commercio estero non sono opportunamente valorizzate né la visione dell'emigrazione come tentacolare veicolo di conoscenza di prodotti non circoscritti al paniere alimentare può dirsi raccolta dai protagonisti degli scambi internazionali. Come abbiamo detto, è la guerra e le sue conseguenze economiche, tanto per la contrazione forzata delle relazioni commerciali tra i paesi, quanto per la accresciuta potenza produttiva degli Stati Uniti ad imporre un complessivo ripensamento delle dinamiche del nostro commercio estero, precisando, soprattutto verso il ricco mercato d'oltreoceano, i possibili segmenti merceologici ai quali rivolgersi, in virtù delle nostre più tradizionali vocazioni manifatturiere. Ancora una volta è dai settori della diplomazia italiana a Washington che si rilancia l'idea della ripresa del commercio estero, chiaramente guidata dal vantaggio competitivo del *made in Italy*. Per tornare a "rifarsi rapidamente", nel 1919, il Console Generale Tritoni a New York, torna ad

64. G. ROSATI, *Dei mezzi più adatti per favorire l'espansione economica*, cit., p. 821.

65. ASN, MAIC, Divisione industria e commercio, *Esposizione internazionale di Chicago*, bb. 273-279.

insistere sulla necessità di puntare sugli oggetti di gusto e di lusso, perché «il buon gusto italiano, riallacciandosi alla tradizione artistica dei nostri antichi, può conseguire sul mercato americano risultati immediatamente notevoli, sfruttando il fatto che la guerra qui ha determinato nuove considerevoli fortune». In particolare il Console si riferisce a «mobili artistici di lusso, porcellane e maioliche di decoro, seterie di addobbo, merletti e broccati» settori in cui, tra l'altro, si sarebbero dovute sfruttare le cattive condizioni in cui versavano, in quel momento, le fabbriche di Limoges e di Saxe, tra le principali competitori italiane. Ma accanto alle produzioni, il Console indica anche il modo in cui esse possono catturare l'attenzione dei consumatori americani, proponendo «un'unione di dieci o dodici nostri importanti fabbricanti nei generi suddetti, per istituire una specie di grandioso deposito cooperativo in Fifth Avenue, diviso in separate sezioni, al fine di esporre e vendere i prodotti suindicati, così l'attività di ciascuno potrebbe integrarsi in una sezione unica»⁶⁶.

Passato in secondo piano il pedissequo richiamo alla generica propulsione economica delle masse emigrate, la palla è rimandata in campo italiano, nella urgenza di attrezzare misure più adeguate contro il "dilettantismo" e la mancanza di coordinazione che fino ad allora aveva caratterizzato le nostre politiche commerciali. C'è la consapevolezza che per affrontare le sfide del mercato internazionale occorre aprire un'altra stagione, dopo quella tutto sommato insufficiente del periodo crispino, di impegno istituzionale per dare alla politica commerciale del

66. ASMAE, USA, pos. 4, *Alcune vie di sviluppo del nostro commercio*, nota inviata dal Console generale di New York Tritoni al Ministro degli Esteri Sonnino, 6.3.1919, b. 183.

nostro paese «quegli indirizzi che meglio si prestino a promuovere, ad agevolare, ogni iniziativa dei propri connazionali intesa ad estendere i traffici» negli altri paesi⁶⁷. È chiaro che negli anni '20 si avverte una cesura nel modo di ragionare di *terms of trade*. Dovranno passare altri anni prima che in Italia si riprenda con ben altre convinzioni a ragionare di *made in Italy*. Ma, intanto, sulla scia del grande esodo e, forse, del battage ideologico sull'emigrazione come opportunità di crescita delle attività commerciali della madrepatria, qualche imprenditore italiano aveva deciso di giocare la partita e andare a vedere le carte sul tavolo americano.

67. Cfr. ASMAE, WasC, pos. III, *Questioni economiche finanziarie 1918-21*, *Nostra espansione economica agli Stati Uniti*, Nota del Console di Chicago per l'Ambasciatore a Washington, 24.9.1918. Per un più ampio panorama sulle proposte atte a garantire una migliore conoscenza dei mercati esteri, rinvio a M. GALLO, *Bisinniss*, cit., pp. 248-258.

Imprenditori che seguono l'emigrazione

5.1. Imprenditori in trasferta

L'emigrazione, come abbiamo visto nel capitolo precedente, in quanto possibile strumento di crescita del commercio estero italiano si dimostra molto avara rispetto alle aspettative riposte da gran parte del mondo politico ed economico contemporaneo. Anche l'attività istituzionale volta a far incontrare le numerose comunità di emigrati con l'economia nazionale si incaglia nella burocratizzazione ministeriale dei flussi informativi e, ancor di più, nella resistenze e nelle contrapposizioni tra consoli e camere di commercio italiane all'estero. Schermata da tali limiti e difficoltà, l'emigrazione italiana fa da sfondo soltanto a quelle minoranze imprenditoriali di nostri connazionali che si fanno strada in terra straniera, recidendo qualsiasi legame con la madrepatria¹, oppure fornisce il terreno di manovra di un variegato universo di mediatori, appaltatori, importatori di merci italiane, più interessati a lucrare sulla povertà del loro contesto di appartenenza piuttosto che curare la promozione economica dell'Italia fuori dall'Italia.

1. Cfr. R. PARIS, *L'Italia fuori d'Italia*, in *Storia d'Italia*, vol. 4, t. 1, Torino, pp. 525–620; S. LANARO, *Nazione e lavoro. Saggio sulla cultura borghese in Italia 1870–1925*, Venezia, 1979, pp. 113–141; A.F. ROLLE, *Gli emigrati vittoriosi*, cit.; D. BIGAZZI, F. RAMPINI (a cura di), *Imprenditori italiani nel mondo ieri e oggi*, Milano, 1996, pp. 19–33.

Ben poco si sa, invece, degli imprenditori di casa nostra che affidano alle correnti migratorie l'opportunità di accrescere i propri affari, proiettandoli oltre il mercato nazionale. Passerà ancora del tempo prima che grandi imprese italiane facciano il loro ingresso in ambienti economici con una forte presenza italiana e decidano investimenti all'estero collegandosi con ormai solide e riconosciute élite economiche e finanziarie provenienti dalle file della nostra emigrazione²; oppure si affermi definitivamente a livello internazionale il marchio di un gruppo di imprese, come la Cirio, Borsalino, Campari, Gancia, Cinzano, Martini, Marzotto e poche altre, che possono contare in molti paesi sulla domanda rappresentativa da parte delle nostre comunità per strutturare più ampie reti commerciali³. Ma è chiaro che a quel punto la storia dell'imprenditoria italiana all'estero diventa una storia di aziende, di strutture e strategie manageriali, più che di imprenditori che fidando unicamente sulle capacità personali si inseriscono nella diaspora del grande esodo migratorio otto-novecentesco per giocare il proprio destino oltreoceano, senza tagliare i ponti con l'Italia. Si tratta di rari esempi di pionieri che pur rimanendo con i piedi piantati nel proprio paese, affrontano le incognite del mercato internazionale allacciando rapporti

2. È il caso della costituzione in Argentina, nel 1911, della *Compania Italo Argentina de Electricidad*, nella quale si somma la partecipazione della Pirelli, della Franco Tosi e dei principali azionisti del banco de Italia y Rio de la Plata, una delle più forti istituzioni finanziarie argentine, alla quale faceva capo gran parte degli industriali di origine italiana; oppure della presenza della Fiat in Brasile, negli anni '20, che faceva affidamento sulla rete organizzativa offerta in quel paese dal gruppo Matarazzo e sui suoi legami con la comunità italiana. Cfr. D. BIGAZZI, F. RAMPINI, *Imprenditori italiani*, cit., pp. 27-28.

3. M. BARBERA, *L'internazionalizzazione delle imprese italiane in Argentina*, in "Economia e politica industriale", 49, 1986, p. 184.

diretti con le colonie di emigranti. Riuscire ad individuarli nella marea di tanti italiani all'estero, seguirli nella ricostruzione delle loro micro strategie imprenditoriali in terra straniera, può essere utile non soltanto per approfondire i tratti del nascente capitalismo italiano, troppo spesso sanzionato per l'eccessivo immobilismo, ma anche far luce sulle concrete opportunità dell'"affare" emigrazione. Si sa delle tante micro iniziative prese da modesti "mercanti-imprenditori" impegnati nei comparti degli alimentari, dell'abbigliamento, delle calzature, degli strumenti musicali e dei mobili che contestualmente alla grande emigrazione, aprono scambi commerciali innanzitutto con le colonie dei propri corregionali⁴. Essi spuntano dai ristretti sentieri della industrializzazione leggera italiana, esibendo una *business culture* fatta di rapidità e flessibilità decisionale, di mobilitazione delle reti familiari, di una formazione on the job che li porta a coniugare, soprattutto con l'apertura ai mercati esteri, il saper fare con il saper vendere⁵. Resta sorprendente il fatto che queste figure espressioni di mondi economici frammentati e dispersi, il più delle volte senza nemmeno varcare personalmente i confini del paese, abbiano saputo esprimere ed affinare una vitalità ed un fiuto negli affari attraverso la capacità di gestire ed implementare relazioni ad ampio raggio. La familiarità con i flussi migratori, in questi casi, fa da leva alla emersione di abilità organizzative insospettate, quasi che alla forzata mobilità di tanti italiani abbia corrisposto un sussulto a superare la sedentarietà e la "povertà" dei più tradizionali circuiti

4. Cfr. A. COLLI, *I volti di Proteo. Storia della piccola impresa in Italia nel Novecento*, Torino, 2002, pp. 183-201.

5. Sulle determinanti culturali di tale imprenditoria si veda anche A. COLLI, *Capitalismo familiare*, Bologna, 2006, pp. 96-105.

economici locali. Vista dal basso, dal concreto dipanarsi delle vicende di tali protagonisti, il fenomeno migratorio nelle sue implicazioni economiche si spoglia del determinismo ideologico propugnato da tanti contemporanei, per costituire il campo più prossimo per far operare un salto di qualità alla propria attività. Da questo punto di vista, il rapporto tra emigrazione e gli imprenditori della madrepatria che entrano in contatto con essa assume i tratti rigeneranti di uno spirito di iniziativa fino a quel momento compresso in vecchie abitudini e consolidati comportamenti. Riferendosi alle minoranze imprenditoriali spuntate dalle tante *Little Italies* sparse per il mondo, Emilio Franzina ha giustamente richiamato le considerazioni di Werner Sombart sulla stringente relazione tra la condizione di emigrante, di sradicato sociale, e la formazione di una intraprendenza economica imposta dal confronto con i nuovi contesti⁶. Ci sembra che simili tratti possano a ragione attribuirsi anche a quei pochi imprenditori che nonostante non appartengano alla marea di italiani che lasciano il proprio paese per tentare la fortuna altrove, da quella marea decidono comunque di farsi sospingere verso nuove frontiere imprenditoriali. Seguendo le loro tracce vogliamo tentare di scomporre ulteriormente il quadro di affari e di opportunità che si sprigiona dall'universo degli emigranti nel momento in cui altri soggetti e altri interessi entrano in relazione con esso. Considerata la limitatezza del campione di imprenditori italiani disposti a mettersi in gioco con le nostre comunità all'estero, senza filtri o mediazioni private o istituzionali, la ricerca si snoda su un terreno essenzialmente prosopografico, con l'intento di verificare

6. E. FRANZINA, *Storie di imprenditori, di emigranti e di qualcuno che li studia*, cit., pp. 14-19.

attraverso le storie esemplari di alcuni di essi le modalità di interazione con le comunità di emigranti ma soprattutto le difficoltà e le potenzialità di tale rapporto. Per questo motivo abbiamo scelto di concentrarci su due vicende imprenditoriali, tra loro diverse per la qualità dei protagonisti, per gli ambiti geografici in cui essi agiscono e per la natura delle loro attività produttive e commerciali. Uno è “il principe mercante” Enrico Dell’Acqua, l’imprenditore tessile lombardo, nobilitato dalla efficace narrazione delle sue imprese in America Latina da parte di Luigi Einaudi⁷ e l’altro è l’esponente di una meno nota, ma altrettanto dinamica famiglia di produttori di vini irpini, i Mastroberardino, mandato a sondare il difficile mercato statunitense, molto prima che quell’azienda dispiegasse pienamente una tenace e continua scalata di posizioni nelle preferenze di consumo degli americani⁸.

5.2. Dalle Prealpi alle Ande: le trame d'affari di Enrico Dell’Acqua

La narrazione di Luigi Einaudi de “Il principe mercante” incarna al massimo grado il tipo antropologico, centrale nel pensiero liberale del noto economista italiano, del *self-made-man* o *dell’homo faber fortunae suae*, vale a dire l’uomo moderno artefice del proprio destino⁹. Allo stesso

7. L. EINAUDI, *Il principe mercante*, cit.

8. Le vicende qui descritte riguardano la permanenza in America di Michele Mastroberardino, figlio del titolare della ditta, Angelo. Esse sono state ricostruite attraverso il *Copialettere 1911–1913*, conservato nell’Archivio storico dell’azienda (da ora ASM).

9. P. SILVESTRI, *Il paradigma dell’imprenditore in una società liberale: tra prudenza e rischio–innovazione. Sulla parabola einaudiana del ‘Principe mercante’*,

modo, si può assumere Enrico Dell'Acqua come idealtipo di quella imprenditoria di fine '800 che lanciando la sfida della modernizzazione oltre i confini della patria, fa sfoggio di «impegno nell'educazione e nella formazione della discendenza, forte senso del risparmio, costante attaccamento al lavoro e morigeratezza nei consumi», tutte doti fondamentali e caratterizzanti di una cultura imprenditoriale che consentono di ottenere buoni risultati economici, anche di fronte alle difficoltà di accesso ai mercati¹⁰. La breve ma intensa biografia dell'imprenditore tessile di Abbiategrosso¹¹, in realtà, può essere riassunta nello schema di sfida e risposta alle angustie di un mercato locale troppo ristretto: una sfida vissuta come costante ricerca di sbocchi commerciali più ambiziosi da perseguire con soluzioni organizzative, produttive e commerciali sempre giocate sul filo del rischio e dell'innovazione. La sua formazione imprenditoriale comincia molto presto. Si può dire che egli respira il profumo degli affari sin dalla nascita, dato che suo padre Francesco lavorava nella casa commerciale di tessuti fondata dal suocero Pietro Provasoli. Dopo la morte del genitore, spetta ad Enrico, ventenne, e a sua madre Anna il compito di guidare l'azienda: nel 1871 nasce la ditta "Anna Provasoli e figlio", una azienda di piccole dimensioni che ottiene i prodotti finiti facendo lavorare in conto terzi diverse aziende locali. Una attività che, alla morte

in "Biblioteca della libertà", 204, 2012, pp. 1-18.

10. S. LICINI, *Educazione all'imprenditorialità di una famiglia di industriali: il caso degli Amman*, in "Archivi ed imprese", 17, 1998, p. 63.

11. Enrico Dell'Acqua nacque nel 1851 e morì nel luglio del 1910 ad appena 59 anni. Sulla sua biografia, oltre al già citato testo di Luigi Einaudi, si vedano R. ROMANO, *Dell'Acqua Enrico*, in *Dizionario Biografico* - Treccani, vol. 36, 1988; C. CAVELLI, *Nuove imprese per il nuovo mondo. L'avventura di Enrico Dell'Acqua*, Busto Arsizio, 2010, ai quali si rinvia per una ulteriore anche se non numerosa bibliografia sul personaggio.

della madre, prosegue con il fratello Giovanni, confrontandosi con un contesto industriale locale particolarmente fiorente. L'impresa dei Dell'Acqua, infatti, partecipa nel corso degli anni '70 all'eccezionale sviluppo dell'industria tessile situata nel quadrilatero compreso tra Legnano, Castellanza, Busto Arsizio e Gallarate: un sistema locale che nell'"eresia del cotone", come la definisce Ruggero Romano¹², ha modo di costruire una forte identità economica, fino al punto che proprio la città natale di Enrico, Busto Arsizio, si fregerà del titolo di "Manchester d'Italia". Nonostante ciò, le aziende dell'area non vanno oltre il mercato dell'Italia settentrionale, mentre i loro prodotti varcano i confini nazionali soltanto attraverso imprenditori esteri, francesi, tedeschi ed inglesi, i quali però ne cancellano la provenienza sostituendo l'etichetta con i marchi delle proprie fabbriche¹³. Dal giovane Dell'Acqua l'invasione degli stranieri in casa sua è vissuta quasi come un affronto, ma allo stesso tempo essa si propone, allora e ancor più quando egli ne seguirà le orme sul mercato internazionale, come un formidabile modello mercantile da imitare e migliorare¹⁴. L'ammirazione per l'organizzazione com-

12. R. ROMANO, *Il Cottonificio Cantoni dalle orini al 1900*, in "Studi Storici", 2, 1975, p. 464.

13. Queste notizie sono tratte dal saggio, ormai introvabile e disponibile soltanto sul sito internet del comune di Busto Arsizio, di L. BELOTTI, *Enrico Dell'Acqua nella vita e nelle opere*, Milano, 1929, p. 30.

14. Nel 1906, lo stesso Dell'Acqua, dall'alto del suo fortunato percorso imprenditoriale in America latina, ritornerà sull'argomento soprattutto per condannare la neghittosità dell'imprenditoria italiana a seguire le orme dei concorrenti stranieri: "...le nostre manifatture non siamo noi che le esportiamo, sono le nazioni straniere: il grande commercio è nelle mani dei tedeschi e degli inglesi. È un sistema comodo anche questo per i nostri industriali, ma pericoloso. Fino a tanto che le differenze di manodopera e altri coefficienti favorevoli all'Italia daranno i suoi prodotti a miglior prezzo, continuerà la corrente di esportazione; scompaiano questi vantaggi, ed i

merciale dei suoi competitors europei moltiplicherà gli sforzi dell'industriale cotoniero per espandere la sua rete di vendite. Nei primi anni '80, infatti, intensifica i tentativi per ampliare la dimensione dei suoi affari prima in direzione del Mezzogiorno d'Italia, dove sperimenta tecniche di promozione e marketing che saranno ulteriormente perfezionate nel suo approccio sudamericano¹⁵, e poi, ma con minor successo, in Spagna e Nord Africa. Dietro quelle traiettorie c'è una scelta ben precisa: puntare sull'esportazione di capi di abbigliamento a basso costo e di buona qualità, per intercettare su mercati ancora vergini una domanda di massa, possibilmente veicolata dalla crescita delle

nostri articoli, copiati, formeranno oggetto dell'industria straniera, perché sono loro che posseggono i mercati... il capitale [italiano] cerca troppo la garanzia del capitale, e quel coefficiente che è rappresentato dall'onesto lavoro e dall'intelligenza, quella grande molla che è mossa dall'entusiasmo e dall'amor patrio, non possono rivolgersi, perché manca chi li sostiene". E. DELL'ACQUA, *Colonizzazione commerciale in America Latina. Le piccole energie in azione. Studi e proposte*, Buenos Aires, 1906, p. 19. D'altra parte, a più riprese, l'imprenditore farà riferimento, come nota dolente del suo rapporto con i suoi finanziatori italiani, alla capacità dei colleghi stranieri di saper fare "cordata" nella raccolta dei capitali, di costruire forti filiere commerciali attraverso il rapporto diretto tra produttori e commissionari in terre straniere, di avere come centrale l'internalizzazione del momento della commercializzazione, di sapersi riunire in gruppi, corporazioni, grandi compagnie che aggredivano i mercati esteri con una notevole potenza economica. Cfr. C. CAVELLI, *Nuove imprese per il nuovo mondo*, cit., p. 22.

15. "Fu introdotto infatti il metodo di vendere direttamente ai dettaglianti, saltando la mediazione dei grossisti. Per ottenere poi minuziose informazioni sui mercati locali venivano richieste notizie a parroci, agenti delle tasse, stazioni dei carabinieri. Ottenuto così un quadro indicativo della domanda esistente si faceva un uso sistematico di intraprendenti viaggiatori che si recavano nelle località più sperdute del mezzogiorno". R. ROMANO, *Dell'Acqua Enrico*, cit. Con gli stessi criteri, ma su una scala assai più ampia, condurrà, tra il 1886 ed il 1887 l'indagine sul mercato sud americano, rivolgendosi soprattutto agli uffici postali con questionari sulle popolazioni locali, con particolare riferimento agli insediamenti dei nostri connazionali, alle attività economiche esercitate, alle infrastrutture esistenti, alle banche.

aspettative e della propensione al consumo per le merci italiane. Un progetto ambizioso che procede per tentativi, saltando la catena degli intermediari e sostituendola con una rete commerciale capillare saldamente controllata dallo stesso Dell'Acqua. Per questa strada è quasi inevitabile che il giovane industriale cotoniero lombardo percepisca sul nascere le potenzialità economiche insite nel fenomeno migratorio. A poco più di 35 anni, nella seconda metà degli anni '80, Enrico è pronto a incontrare le migliaia di connazionali che lasciano il proprio paese. Da quel momento l'emigrazione è il vettore più significativo della sua espansione economica oltre confine. Ma questa scelta, non è affatto riferibile alla retorica imperante in quel tempo della emigrazione come indistinta massa di manovra per una politica commerciale coloniale né si iscrive nella visione assistita di qualche gruppo imprenditoriale che propone progetti di società di capitali per l'esplorazione commerciale allo scopo di ottenere dallo stato garanzie sugli interessi, prestiti e contributi a fondo perduto¹⁶. Al contrario, gli italiani fuori d'Italia sono percepiti come una opportunità a patto che essi siano preventivamente indagati e selezionati non solo in relazione alla densità numerica, ma soprattutto in funzione del radicamento e delle relazioni che hanno saputo stabilire con le realtà che li ospitano.

16. F. GRASSI, *Imperialismo ed emigrazione nella diplomazia giolittiana*, in «Affari sociali internazionali», 3, 1973, pp. 83-86. In particolare, sulle disponibilità del Fondo emigrazione si posa l'attenzione di alcuni capitalisti che intendono usarle per pagare interessi garantiti per 15 anni ad una Società di colonizzazione di terre in Argentina e Africa, ove convogliare emigranti italiani. Cfr. Z. CIUFFOLETTI, *L'emigrazione nella storia d'Italia dal 1868 al 1914*, in Z. CIUFFOLETTI, M. DEGL'INNOCENTI, *L'emigrazione nella storia d'Italia, 1868-1975*, vol. I, Firenze, 1978, pp. 374-390. Sulla diffusione di tali iniziative si veda anche, A. CLEMENTE, *Il business del viaggio nella Napoli dell'emigrazione*, cit., pp. 36-46.

Non basta, cioè, che “the trade follows the flag”, secondo il mantra del tempo per cui il commercio deve seguire la bandiera, ma occorre dispiegare un impegno non comune perché la nostra bandiera non finisca per costituire un effimero miraggio in grado di vanificare rapidamente le più ottimistiche previsioni di guadagno.

Non si conquista un mercato lontano — ammonisce Luigi Einaudi, mentre attende al racconto delle gesta dell'imprenditore lombardo — e non si fa sorgere dal nulla un grandioso organismo produttivo se a capo dell'impresa non sta un uomo il quale, a guisa di un capitano di eserciti, non abbia lentamente elaborato nella propria mente tutto un complesso piano logistico, tattico, strategico.¹⁷

Sono questi i passaggi che guidano le scelte di Enrico Dell'Acqua e lo spingono a scegliere l'America Latina come base operativa delle sue molteplici attività industriali e mercantili. Quella preferenza è frutto di una accurata indagine di mercato che tiene conto di numerosi fattori, quali la moderazione daziaria di quei paesi, il carattere relativamente giovane della loro struttura manifatturiera e la potenzialità di domanda che essi possono esprimere su prodotti industriali di largo consumo. In tale contesto, l'incidenza statistica del ceppo italiano sulla popolazione totale è indubbiamente un fattore di immediato richiamo, basta pensare che in Argentina su 4 milioni di abitanti un milione e mezzo sono connazionali. Ma ancor più della corposità risultano decisive le caratteristiche dei nostri insediamenti in quella parte del mondo. Assai prima che alcuni contemporanei ne rilevassero le caratteristiche peculiari

17. L. EINAUDI, *Un principe mercante*, cit., pp. 21-22.

rispetto alle *Little Italies* del Nord America¹⁸, Dell'Acqua è in grado di valutarne tutti i risvolti in relazione alla sua strategia economica. Le nostre comunità in Sud America, innanzitutto, sono assai più diffuse; hanno una sedimentazione frutto di un più lungo ciclo migratorio che, nel tempo, ha prodotto all'interno degli insediamenti stratificazioni sociali più articolate e un carattere più aperto che, in particolare, nelle più popolate province argentine si riflette nella rilevante presenza di italiani nell'élite proprietaria, finanziaria ed economica locale. Riuscire a fare leva sul consumo etnico di tali comunità, non soltanto per il più scontato settore alimentare, vale conquistare una posizione di monopolio nel campo dello smercio dei prodotti tessili italiani. Per sedurre quella clientela fino a farla diventare il cavallo di Troia per intercettare anche la domanda di chi italiano non è, Dell'Acqua dispiega mezzi consistenti, riaggiorna costantemente le sue strategie produttive e di vendita, raccordando le une e le altre a seconda dei contesti locali e delle congiunture economiche, ma non perde mai di vista il legame con i propri connazionali. Sono italiani ormai integrati in quelle realtà d'oltreoceano i suoi agenti di vendita, i titolari degli show-rooms e dei negozi che si moltiplicano con una antesignana formula *à la franchaising* sotto l'etichetta del suo brand commerciale di "Vedetta" prima e "Alba nueva" dopo; e, a stragrande maggioranza, italiane sono le maestranze che lavorano nelle due fabbriche impiantate tra il 1892 ed il 1894 in Brasile e Argentina per accorciare le distanze tra produzione e commercio. La dovizia di particolari con cui Luigi Einaudi ricostruisce sul

18. Cfr. F. COLETTI, *Dell'emigrazione italiana*, in AA.Vv., *Cinquanta anni di Storia Italiana*, vol. III, Milano, 1911. Ma si vedano anche di G. Prato i numerosi saggi pubblicati in "La Riforma sociale" tra il 1900 ed il 1910.

piano economico e finanziario le vicende del protagonista nel continente sud americano ci esime dal ripercorrere tutte le tappe che gli hanno meritato l'appellativo di "principe mercante". Piuttosto serve insistere sul valore economico che l'imprenditore lombardo attribuisce all'emigrazione. Il fondale e, allo stesso tempo, il trampolino di lancio per tali imprese resta, in ogni caso, il solido legame con le nostre comunità in quei paesi, con quelle "colonie libere", per dirla con le sue stesse parole le quali, ben al di là delle credenze ideologiche "ufficiali" sull'emigrazione *tout court* fornite dai sostenitori della colonizzazione commerciale italiana in età crispina, sono le uniche che "devono attirare i commercianti desiderosi di creare uno sbocco ai prodotti dell'industria della madrepatria"¹⁹. Soltanto comunità in larga misura affrancate dal paradigma esistenziale, possono, cioè, offrire un contributo positivo alle transazioni economiche bilaterali tra i paesi ospiti e quelli di origine, in termini di canali di informazioni, di sostegno finanziario e domanda, oltre che di offerta di forza lavoro specializzata e non. Anticipando comportamenti rilevati dagli economisti per le esperienze migratorie più recenti²⁰, Dell'Acqua, nel corso della sua avventura americana, riesce a mobilitare, in circostanze e tempi diversi, ognuna di tali risorse, tarando la sua incessante attività progettuale e programmatica sulle caratteristiche del vasto bacino migratorio di riferimento. Guidato dall'idea paternalistica

19. Cit. in. L. EINAUDI, *Il principe mercante*, cit., p. 23.

20. Cfr. M. MURAT, B. PISTORESI, A. RINALIDI, *Italian Diaspora*, cit.; A. CASELLA, J. RAUCH, *Anonimus Market and Group Ties in International Trade*, in "Journal of International Economics", 58, 2002, pp. 19-47; M. KUGLER, H. RAPOPORT, *Skilled Emigration, Business Networks and Foreign Direct Investment*, CESifo Working Paper, 1455, 2005.

di “padre e principale”²¹ di una comunità dentro la più grande comunità italo-argentina, Dell’Acqua nel suo scritto *Colonizzazione commerciale in America Latina. Le piccole energie in azione. Studi e proposte*²², fornisce la più efficace trasposizione in termini industriali dei valori identitari attribuiti ai nostri connazionali in America Latina. Scaturito, alla vigilia della crisi del 1907, dall’ennesimo conflitto tra l’imprenditore e i suoi finanziatori azionisti italiani, diffidenti e preoccupati per le tambureggianti proposte di investimento nell’impresa sud americana, il lavoro propone un grandioso progetto di ristrutturazione delle attività impiantate oltreoceano.

L’opera di Dell’Acqua — è il giudizio di Roberto Romano — è di grande interesse (pur tra slanci di ingenuo patriottismo, ripetizioni di concetti e una certa laboriosità nell’espressione) perché espone con ampiezza le sue vedute in merito al ruolo del capitale finanziatore, delinea una vera e propria metodologia dell’espansione commerciale in America e configura una struttura aziendale di notevole modernità in confronto ai modelli prevalenti tra le imprese italiane del periodo. Mentre ribadisce la posizione subalterna e strumentale del capitale, egli individua il nucleo innovativo della sua penetrazione commerciale nell’aver trovato ‘la formula più facile per mettere il produttore industriale in contatto diretto con il consumatore’. L’elemento dinamico di tale formula sta nell’“applicazione su vasta scala delle piccole energie come mezzo di sviluppare delle grandi forze”, principio che deve trovare realizzazione concreta sul piano organizzativo, in un decentramento funzionale e giuridico delle diverse componenti che agiscono dal momento della produzione a quello della vendita. Da ciò

21. Così Dell’Acqua si definì prendendo parte alla festa preparata dai suoi dipendenti di Buenos Aires, alla vigilia della partenza della sua venticinquesima e, purtroppo, ultima traversata dall’Argentina in Italia. La testimonianza è riportata da C. CAVELLI, *Nuove imprese*, cit., p. 86.

22. E. DELL’ACQUA, *Colonizzazione commerciale in America Latina*, cit.

il progetto di creare la *Società mercantile* che funzionerebbe come casa commissionaria e provvederebbe agli acquisti e alle spedizioni per le case associate e alleate), affiancata in Argentina dal produttore industriale (il *Cotonificio Dell'Acqua*); la funzione di intermediario o di grossista (onde evitare eccessive scorte di magazzino alle succursali di vendita) dovrebbe essere svolta dalla Società al Plata, mentre la *Enrico Dell'Acqua* si dedicherebbe alla vendita al minuto. Le varie società sono collegate da una serie di partecipazioni incrociate, ma ciascuna mantiene una sostanziale autonomia gestionale, come pure gli stessi negozi di vendita che, nella visione del Dell'Acqua, sono l'esempio più efficace delle 'piccole energie' in azione.²³

In realtà, il progetto di riorganizzazione, dentro una messa a punto della gerarchia funzionale imposta dalla necessità di rivolgersi ad una più ampia platea di investitori che lasciasse impregiudicata la direzione personale del suo ideatore, non si discosta da impostazioni e filosofie mercantili già sperimentate nei quasi venti anni di permanenza in Sud America. Puntando sulle *piccole energie*, e non sul gigantismo dei Grandi magazzini di Milano, Londra o Parigi, Dell'Acqua mostra di conoscere molto bene la realtà in cui opera. Con l'implementazione di una rete capillare di punti vendita di più piccole dimensioni, organicamente raccordata ai centri di smistamento e di produzione delle merci, ottiene il doppio risultato di intercettare più ampie masse di consumatori e, contemporaneamente, di rendere accessibile la gestione delle stesse attività a possessori di più modesti capitali. Si intuisce l'obiettivo di una strategia espansiva affidata, però, ad una dimensione quasi familiare dei rapporti interni alla struttura, in grado di assicurare gli stessi potenziali clienti sulla popolarità dell'operazione. Non è difficile scorgere in tali scelte i condizionamenti

23. R. ROMANO, *Dell'Acqua Enrico*, cit.

indotti da una comunità di emigranti più disponibile, per gli standard raggiunti, a valorizzare l'etnicità dei consumi, come espressione di una scelta dimostrativa di un nuovo status sociale e non più come espressione di una condizione di isolamento e di necessità. Con almeno due decenni di anticipo rispetto a quanto osservato da Stefano Luconi per gli Stati Uniti²⁴, l'impresa di Dell'Acqua segnala il passaggio dalla "nicchia al mercato" di un sistema distributivo che accompagna i nostri connazionali all'estero dai miseri negozi dei quartieri delle *Little Italies* a empori più presentabili e specializzati nella trattazione delle diverse categorie merceologiche. L'intuizione dell'industriale cotoniero nell'insediare una filiera mista ma con sempre più marcate preferenze per l'attività mercantile trova conforto nell'andamento del fatturato: nel 1906, da 18 le filiali di vendita sono salite a 28 realizzando, nello stesso anno, vendite per 7 milioni e mezzo. Particolarmente brillanti i risultati dei negozi aperti nei centri argentini più popolosi che vendendo da 400 a 700 mila lire di merce ragguagliano gli incassi dei magazzini più importanti di Torino e Milano. Contestualmente le importazioni annue di prodotti tessili di Dell'Acqua si triplicano, passando da poco meno di 700 mila lire a oltre 2 milioni di lire²⁵. Partendo da così floride premesse, probabilmente, l'attuazione del progetto delle *piccole energie*, se non fosse sopraggiunta la morte improvvisa di Enrico, avrebbe potuto conseguire risultati ancora più consistenti. Ma a riprova della solidità di quella esperienza, c'è da dire che, alla vigilia della crisi del 1929, il marchio Dell'Acqua, soltanto in Argentina, comprende ancora duemila operai impegnati nella produzione di ca-

24. S. LUCONI, *Dalla nicchia al mercato*, cit.

25. C. CAVELLI, *Nuove imprese*, cit., p. 71.

pi di abbigliamento; mille sono le unità delle trenta case commerciali per la vendita al minuto: un piccolo impero stimato in 65 milioni di lire, un avamposto importante del *made in Italy* considerato che i $3/5$ dei prodotti trattati sono importati dal nostro paese²⁶. L'artefice di tutto questo ha ben ragione di lamentarsi, a più riprese, della scarsa comprensione dei suoi sforzi da parte dei componenti che siedono nel Consiglio di Amministrazione della sua ditta italiana. In questo caso si scontrano due visioni della conduzione degli affari ma anche due concezioni diverse del capitalismo e dei suoi protagonisti. La sua amarezza, come abbiamo visto, la consegna a testimonianze che ben descrivono le doti dell'uomo.

Le risultanze di una azienda commerciale — per esempio, scrive nel 1903 — dipendono il più sovente dal colpo d'occhio del momento, da mille fatti imprevisti, di cui uno più di un altro sa approfittare; c'è in una parola una parte direi artistica del maneggio degli affari, che non vuole saperne di vincoli né di tutela. Specialmente quando trattasi di commercio in paesi lontani, a mio giudizio, il capitale deve cercare la mente direttiva capace di comprendere le responsabilità che le affidano. . . Non sono i miei progetti troppo frequenti, ma la vostra burocrazia troppo pesante! Non sapete chè per spiegare le cose a voi io devo tenere in sospenso le operazioni e lavorare il doppio di quello che avrei dovuto, mangiandomi il fegato invece di lavorare con soddisfazione? Quanto all'ostinazione chiamatela tenacia. Se ho torto recedo, se ho ragione sostengo: lì sta la mia forza, ad essa debbola riuscita dei miei progetti. Quanto all'autoritarietà attribuitela alla diversa competenza nel maneggio degli affari d'America fra me e il consiglio. . . Voi mi circondaste di diffidenze, voi avete voluto che io andassi contro la mia natura, che mi piegassi all'esigenze del vostro capitale e della vostra burocrazia, infine voi stancaste, pur sfruttandolo,

26. Ivi, p. 91

un uomo onesto perché voleva essere indipendente.²⁷

Sotto il profilo imprenditoriale Dell'Acqua è un "eroe solitario", un "miscuglio di tecnico e commerciante", un "antifinanziariero" come molti altri pionieri industriali del suo tempo. Per queste caratteristiche, la funzione imprenditoriale, si sovraccarica di valori elitari²⁸. In tal senso, Dell'Acqua è un "principe mercante": un ossimoro solo apparente nella sintassi einaudiana, un artificio letterario a cui l'economista ricorre per segnalare l'eccezionalità dell'impresa del suo personaggio. Le sue doti mercantili, in particolare, gli conferiscono uno sguardo quasi profetico e una creatività che lo portano a sfidare con successo mercati tradizionalmente instabili come quelli dell'America latina. In questa sfida, egli è sostenuto da una lucida visione del contributo della emigrazione italiana in quelle terre e, soprattutto, dalla capacità di costruire attraverso di essa la più efficace organizzazione delle vendite dei suoi prodotti. Sotponendosi ad una incessante opera di perfezionamento della sua impresa, in realtà, egli demistifica la concezione allora imperante dell'emigrazione come infallibile strumento dell'espansione commerciale dell'Italia. Le risorse "migratorie", cioè, non costituiscono di per sé una rendita di posizione sul mercato internazionale, ma vanno motivate e riorientate verso una economia della circolazione che li veda come mezzo, piuttosto che un fine degli scambi economici con il paese d'origine. Dell'Acqua era riuscito a suggestionare i suoi connazionali tramutandoli in soggetti non passivi del suo progetto. Tra i tanti meriti acquisiti nel

27. E. DELL'ACQUA, *Società di esportazione Enrico Dell'Acqua. Quattro anni di mia direzione dal 1° luglio 1899 al 30 giugno 1903*, Milano, 1903, p. 7.

28. G. BERTA, *L'imprenditore. Un enigma tra economia e storia*, Venezia, 2004, pp. 47-54.

corso della sua attività imprenditoriale gli va riconosciuto anche quello, meno sottolineato e dai più trascurato, di essere stato il mallevadore di una idea dell'emigrazione niente affatto disgiunta dalla sfida con il mercato internazionale. Da questo punto di vista una distanza enorme lo separa da quanti, in verità assai pochi, nella sua stessa veste, ad altre latitudini si accodano alla catena migratoria rimanendo, però, invischiati nella suoi tratti più sedentari e miserabilistici.

5.3. Dar da bere agli emigranti: un viticoltore nelle *Little Italies*

Man mano che risaliamo il continente americano, e ci addentriamo negli affollati quartieri italiani di New York e di altre grandi città della costa orientale degli Stati Uniti, si perdono quasi le tracce di imprenditori italiani impegnati a fare affari con i propri connazionali. Risucchiati dalla vischiosità delle relazioni economiche interne alle *Little Italies*, quei pochi titolari di imprese nazionali che in prima persona entrano in contatto con i nostri emigrati nella ricca America, quasi stentano a riconoscersi nella moltitudine di piccoli affaristi, intermediari, negozianti che presidiano i circuiti economici di quelle numerose ma chiuse e parsimoniose comunità e ingolfano il mercato etnico dei beni di prima necessità ed in modo particolare di quelli alimentari. A sospingerli, quasi a forza, oltreoceano sono spesso le condizioni di difficoltà in cui versano i loro settori nella madrepatria insieme alla rassicurante certezza che il confronto con gli ambienti poco esigenti dei nostri emigranti non avrebbe comportato eccessivi sconvolgimenti né nella loro pratiche produttive né tanto meno

nelle basiche competenze mercantili di cui dispongono. Alla fine, come è stato rilevato, “l’elemento familiare” dei consumatori sopravanza i rischi «di ambienti di mercato non familiari»²⁹. Simili considerazioni sono suggerite dalla ricostruzione dei movimenti in terra americana di Michele Mastroberardino, figlio del proprietario di una impresa vinicola irpina, oggi assai rinomata ma allora di modeste dimensioni per quanto già estremamente dinamica³⁰, il quale agli inizi del ’900 è impegnato a “piazzare” il vino della azienda familiare nella densa e frammentata rete di rivenditori italo-americi. Le sue peripezie statunitensi sono descritte nell’intensa corrispondenza con il padre, contenuta nel *copialelettere* del 1911-13, che costituisce uno dei più interessanti documenti dell’archivio di quell’impresa³¹. La decisione di sondare il mercato etnico italiano

29. F. CHIAPPARINO, *L’Industria alimentare dall’Unità al periodo tra le due guerre*, in *Annali della Storia d’Italia*, 13, *L’Alimentazione*, Torino, 1998, p. 251.

30. Per una prima ricostruzione sulla azienda irpina cfr. R. ZICCARDI, *Tra negozio ed impresa. all’origine della Mastroberardino in Irpinia*, tesi di laurea in Storia delle Relazioni Economiche Internazionali, Facoltà di Scienze Politiche, L’Orientale Napoli, a.a. 2003-2004. Frutto di un classico percorso di pluriattività, legate in particolare alla commercializzazione dei prodotti agrari locali, la Mastroberardino, dopo non esaltanti incursioni nel campo dei trasporti e delle costruzioni, durante il ciclo espansivo dell’edilizia negli anni ’80 dell’800, concentra la sua attività sulla produzione di vino, allargando contestualmente il raggio di vendita, prima ai mercati del Nord Italia e poi della Francia e delle Americhe. G. MORICOLA, *Mercato ed imprese in Irpinia*, in E. DE SIMONE, V. FERRANDINO (a cura di), *L’impresa familiare nel mezzogiorno continentale tra passato e presente*, Milano, 2009, pp. 97-109.

31. Sulla consistenza e la qualità delle carte inedite dell’archivio della ditta irpina si veda K. IACOVIELLO, *L’Archivio storico Mastroberardino*, in “Rivista di Storia Finanziaria”, 5, 2000, pp. 71-78. Riguardo i registri Copialelettere, essi sono strumenti di lavoro sui quali, per fini pratici, venivano trascritte più o meno integralmente le lettere spedite, per avere presente in ogni momento lo stato degli affari e il percorso in fieri delle pratiche amministrative e contabili. “In sostanza si può affermare che — a parte eccezioni — libri

negli USA appare, dopo le relative fortune della viticoltura italiana degli anni precedenti la guerra commerciale con la Francia, quasi una strada obbligata per cercare di smaltire la sovrapproduzione nazionale causata dalla scarsa crescita dei consumi interni e dalla chiusura ai nostri vini da taglio del generoso mercato d'oltralpe. Dal 1901 al 1907, infatti, la produzione nazionale passa da 38 a 54 milioni di ettolitri, con un aumento di circa il 30%, mentre il consumo interno nello stesso periodo ha una variazione in aumento soltanto del 18% (da 28 a 34 mil. di hl.), con una flessione di dieci punti sulla produzione totale (dal 73 al 63%)³². È naturale che in tale contesto si moltiplichino gli appelli per una riconversione produttiva a favore della distillazione di spiriti e liquori e del miglioramento dei tipi e dei marchi di vino e si inciti ad una più ampia ed organizzata presenza sui mercati stranieri. Ma per quanto importanti, gli sforzi di modernizzazione e diversificazione sono circoscritti ad imprese ed aree geografiche che già hanno caratteri manifatturieri più evoluti e sono da tempo inseriti nei circuiti internazionali.³³ Per il resto, come segnala una specifica documentazione ufficiale preoccupata di monitorare la presenza vitivinicola italiana oltre frontiera, la necessità di rivolgersi alla domanda estera per salvaguardare gli equilibri del comparto non fa altro che confermare l'estrema frammentazione del settore e la scadente qualità della no-

sociali e copialettere costituiscono una sorta di grande brogliaccio attraverso cui "leggere" la vita dell'azienda, da utilizzare come punto di riferimento costante nella indagine archivistica prima, nella ricostruzione storica poi". G. ROVERATO, *Il problema delle fonti nella storia industriale*, in ID., *Scritti di storia economica*, Padova. 1995, p. 52.

32. V. NAZARI, *I nostri vini nei paesi di emigrazione*, in I° Congresso degli Italiani all'estero, Roma, 1907, pp. 280-282.

33. Cfr. F. CHIAPPARINO, *L'industria alimentare*, cit., pp. 248-249.

stra offerta. Lo confermano i dati del commercio estero che, agli inizi del '900, pur mantenendo per il vino un saldo positivo, mostrano una difficoltà di espansione in particolare per i vini da pasto la cui esportazione dal 1901 al 1908 segna, se pur di poco, risultati negativi³⁴. Si tratta, in definitiva, di una difficile tenuta correlata al profilo assai modesto dell'affollato parterre dei nostri esportatori e alle arretrate modalità dello scambio a cui essi fanno ricorso. Nel 1908, le ditte iscritte negli elenchi degli esportatori di vini sono quasi pari al totale delle imprese rilevate nel censimento industriale del 1911 (1168 su 1503)³⁵, riproponendo di fatto sullo scenario internazionale l'estrema dispersione produttiva del settore, nel quale soltanto 169 aziende (11% del totale), alla data del censimento, raggiungono un numero di addetti superiori alle dieci unità³⁶. La stessa provenienza geografica degli esportatori, riguardando di fatto tutte le regioni e le province italiane, compreso quella irpina nella quale, alla vigilia del primo conflitto mondiale, insieme ai Mastroberardino compaiono altre 33 ditte, sembra indicare nella chimera della via internazionale una aspirazione diffusa quanto pletorica³⁷. L'esile spessore

34. Sui risultati dell'interscambio in termini di valori monetari cfr. F. CHIAPPARINO, *L'industria alimentare*, cit., pp. 225-226. Limitatamente ai vini da pasto, tra il 1901 ed il 1908, l'expo diminuisce da 1.237.602 a 1.1195.773 hl. con una contrazione del fatturato di quasi 4 milioni di lire. MAIC, Ufficio di informazioni commerciali, *Prodotti agrari spagnoli, francesi, italiani in concorrenza sui mercati stranieri*. Relazione del cav. Antonio D'Alia, viceconsole d'Italia a Barcellona, Roma, 1909, p. 34.

35. MAIC, *Ufficio Informazioni commerciali, Elenco di ditte esportatrici di vini italiani da pasto*, Roma, 1910.

36. Cfr. MAIC, *Censimento degli opifici e delle imprese industriali al 10 giugno 1911*, Roma, 1914.

37. MAIC, *Ispettorato del Commercio, Catalogo degli esportatori italiani, I, Generi alimentari*, Roma, 1914.

degli operatori economici inevitabilmente richiama comportamenti e abitudini commerciali del tutto insufficienti a oltrepassare la cortina del consumo dei nostri emigranti e, perfino, a corrispondere alle più basilari richieste che provengono dall'interno delle nostre comunità all'estero. Viste dall'altra parte dell'Oceano, le vie del nostro vino verso quelle sponde appaiono tortuose e irte di ostacoli, assai più di quelle generalmente osservate per il commercio degli altri generi alimentari. Ma soprattutto sembrano disseminate massimamente di incagli quasi sempre riferibili alla modesta taglia dei nostri produttori. Le accuse sono formulate dagli stessi italiani all'estero che, nonostante l'atto di fedeltà alla produzione nazionale, devono ammettere che il nostro vino subisce non soltanto la rinomata e agguerrita concorrenza francese, ma si avvia ad essere perdente anche rispetto ai "vini fini e poveri" americani che, a parità di qualità, si lasciano preferire per il minor prezzo. L'immagine complessiva che emerge da tali testimonianze è quella di un commercio "straccione", tanto esigente nei pagamenti, che si pretendono anticipati, quanto improvvisato da "piccoli produttori che si vestono da esportatori"³⁸. Preceduto da così pessime referenze sul sistema e i protagonisti degli scambi, Michele Mastroberardino avvia il suo soggiorno americano, concentrando inizialmente la sua attività nella città americana più italiana di tutte³⁹, New York, ma con l'impegno di una ricognizione a più vasto raggio nei principali insediamenti di emigranti dell'intero

38. V. NAZARI, *I nostri vini*, cit., p. 310.

39. La metropoli statunitense agli inizi del '900, come riferito dalle stesse fonti ministeriali, rimane la più importante piazza di smercio del nostro vino, controllata quasi esclusivamente da importatori di origine italiana (38 su 40). MAIC, Ufficio informazioni commerciali, *Elenco degli importatori*, Roma, 1909, pp. 152-153.

continente dell'America del Nord. Per la azienda irpina non si tratta in assoluto del primo contatto con il mercato estero, essendo già da tempo presente sulla piazza parigina, attraverso i fratelli Goundrad di stanza a Napoli, che trattano per suo conto partite di vino ma anche di altri prodotti agricoli locali (castagne e nocciole)⁴⁰. L'apertura al mercato americano è invece una novità, sia perché si punta esclusivamente sulla produzione vinicola sia perché avviene con un investimento diretto su se stessi. Scelte entrambe coraggiose se riferite ad un contesto complicato come quello americano, nel quale, come si renderà ben presto conto Michele, alla diffidenza dei potenziali acquirenti si uniscono condizioni proibitive di ogni tipo, non escluso quelle climatiche.

Gli affari in vino — scrive al padre nel luglio del 1912 — sono fiacchissimi per l'estate e quest'anno si è accoppiato un caldo soffocante, 40–41 gradi all'ombra che addirittura svoglia completamente gli uomini d'affari a lavorare.⁴¹

La scoraggiante situazione metereologica segue di poco la spiacevole scoperta di quali e quanti pesi politici e fiscali il “bastione”⁴² protezionista americano, anche in nome di un diffuso puritanesimo, sia capace quando si ha a che fare con qualsiasi bevanda alcolica.

Gli affari — comunica il giovane alla vigilia delle elezioni presidenziali del 1912 — qui sono magri in conseguenza della crisi politica ed elettorale. Tutti gli importatori tanto grossi

40. ASM, *Copialettere 1905–1912*, lettera 6 febbraio 1911.

41. ASM, *Copialettere 1912–13*, lettera 12 luglio 1912.

42. Così lo definisce Paul Bairoch, ricostruendo la lunga tradizione protezionista degli Stati Uniti (*Economia e storia mondiale*, Milano 1996, pp. 50–57).

che piccoli lamentano la scarsità delle vendite e la mancanza degli incassi. Gli importatori del nostro articolo per la suddetta ragione sono carichi di merce e dato il costo del vino in Italia, essi lavorano con i vini della California.⁴³

Passerà solo qualche settimana e la pesantezza e il groviglio della materia fiscale si scaricano addosso al giovane Mastroberardino, e lo costringono a recedere da alcune sue iniziali intenzioni. Comunicando al padre del suo mancato viaggio a Boston, egli scrive:

Non vi sono possibilità di affari per vini. La vendita ivi è minima per l'enorme tassa di licenza che il governo pretende dagli esercenti, per quelli a minuto circa 3000 dollari, più del doppio di quella di New York che costa 1200 dollari, così in proporzione anche per la vendita all'ingrosso. Boston per le leggi restrittive che si applicano alle bevande alcoliche è chiamata la città più puritana degli Stati Uniti. Esistono invece pochissimi spacci segreti che vendono senza licenza ma che riesce assai difficile conoscerli per trattare qualche affare.⁴⁴

La propaganda proibizionista spinge la rete commerciale italo-americana in un cono d'ombra in cui il carattere quasi clandestino delle transizioni circonda di sospetti e cattiva fama le figure che vi sono coinvolte.

Non vi deve sorprendere questo fatto — spiega al genitore, avallando i giudizi di più distaccati osservatori — per la deficienza di serietà e correttezza commerciale che si riscontra troppo spesso nell'ambiente italiano di New York ed anzi delle Americhe. Immaginate che sono pochissime le case che si rispettano e che sono conosciutissime, le quali lavorano con

43. ASM, *Copialettere 1911-13*, lettera 19 giugno 1912.

44. Ivi, lettera 31 luglio 1912. Per una ulteriore e più dettagliata descrizione della tassazione collegata al commercio del vino si rinvia a V. NAZARI, *I nostri vini*, cit., pp. 306-309.

correttezza e dignità, il resto dei commercianti detti importatori è formato da gente emigrata, ignorante della più grossolana educazione, la quale lavora con l'unico scopo del profitto, perché in America si viene per fare denaro e non altro. Questi tipi sono contenti delle loro figure e ridono di tutti.⁴⁵

Il carattere infido delle relazioni commerciali all'interno delle comunità italo-amicane, dà ragione della scelta di gestire personalmente gli affari e spinge Michele a un incessante girovagare "tutti i giorni per conoscere altre case, fare il possibile per riunire altre commissioni"⁴⁶. Nelle sue continue peregrinazioni, all'interno della "grande Mela" e in tante altre città della costa orientale statunitense e canadese, il giovane si mostra un inappagabile procacciatore di affari. Come durante il soggiorno a Philadelphia, iniziato sotto i peggiori auspici con la vendita di pochi barili di vino, ma che prende tutt'altra piega, quando, superando la mediazione dei "viaggiatori di New York", "aggancia" un ricco negoziante ebreo che subito si preoccupa di segnalare al padre, invitandolo ad essere assolutamente puntuale nella consegna⁴⁷. Per il resto, però, la qualità complessiva dei compratori lo tiene "appiccicato" ad un assai più precario universo di connazionali dai profili economici così incerti da costringerlo ad una costante opera di investigazione sulla loro effettiva solvibilità. È quanto emerge, in particolare, da alcuni rapporti che Michele invia al padre, accompagnandoli con l'indicazione di quali condizioni di pagamento e di credito vanno praticate a secondo delle condizioni di ciascuno.

45. Ivi, lettera 1 luglio 1912.

46. Ivi, lettera 19 giugno 1912.

47. *Ibidem*.

Brevemente — relaziona in uno di essi — vi accenno le impressioni riportate nella visita ai clienti:

Alvino G. — vende vino a minuto, nonché fa servizio da restaurant. Gode di un buon nome nel suo rione. Ha migliorata abbastanza la sua posizione finanziaria, poiché non da molto ha comprato anche casa, su cui però gravano moltissime ipoteche. Per tali acquisti egli ha versato un anticipo ed ora trovasi sprovvisto di contanti. Mi si dice che fa anche il gioco del lotto pubblico. Può meritare un fido da 500 a 1000 lire;

Marranzino T. — lavora da ebanista. È intelligente e bravo. Non ha negozio né licenza per vendere il vino. Egli si occupa della vendita all'ingrosso e difatti dispone di parecchi clienti e restaurant e bar, mentre la moglie donna attiva e abbastanza interessata si occupa della vendita in casa al minuto e fornitura di diverse famiglie. Credo siano assistiti da parecchi mezzi poiché fanno anche molto credito ai loro clienti. Il M. con il suo lavoro guadagna circa 25 dollari la settimana;

Cirino T. — vende anch'essa alla minuta e da sola. Credo che non possa fare molto, poiché è anche in età avanzata;

Moschella S. — Esercisce un bar, con vendita di liquori e vino. È uomo intelligente e volenteroso. Ha pochissimi mezzi. Credo che il fido accordato è già troppo;

Marano R. — Ha un bar come il Moschella in società con un giovanotto di Mercogliano; anche questi non meriterebbe un gran fido.⁴⁸

Costretto a fare i conti con figure così eterogenee, ma tutto sommato assai modeste, i suggerimenti di Michele non sconfinano mai in proposte di miglioramento dell'offerta né egli si mostra sensibile alle esortazioni raccolte al primo Congresso degli Italiani all'estero, nel 1907, per un vino in "costanza di tipo", resistente agli sbalzi di temperatura, sufficientemente invecchiato per evitare la rifermentazione, da trasportare in fusti più piccoli e, ancora meglio,

48. Ivi, lettera 30 gennaio 1911.

in bottiglie⁴⁹. Pur considerando la diversità dei mercati e i contesti di riferimento, è difficile cogliere nell'azione dei Mastroberardino la stessa tensione innovativa di Enrico Dell'Acqua, come diversa nei due è la concezione stessa della funzione delle masse dei nostri emigranti rispetto alle loro strategie espansive. Almeno nell'immediato, Michele Mastroberardino dispiega le sue energie soltanto in funzione di un incremento della domanda etnica priva di conseguenze significative sulla configurazione dell'offerta. È una strategia di corto respiro, dispendiosa sul piano umano, anche perché troppo esposta alla imprevedibile tempistica del trasporto della merce e alla difficoltà di previsione nella organizzazione del magazzino. Si spiega, così, la ripetuta raccomandazione al padre di essere puntuale nelle forniture e di inviargli i migliori campioni, poiché

data la buona intenzione di diverse case importatrici di vino di lavorare con noi con la nuova produzione di certo noi avremo bisogno per l'anno nuovo doppia provvista di vino, per cui regolate bene le cose perché senza troppi errori facessimo buoni affari a tempo opportuno.⁵⁰

Ma insieme al perdurare di incerte previsioni di mercato, questa testimonianza fa trapelare un recupero di ottimismo sugli esiti dell'esperienza americana che fuga i non certo incoraggianti precetti del genitore, il quale agli inizi di quella corrispondenza, esortava il figlio a

continuare a lavorare, oppure cerca di occuparti in qualche casa di commercio onde apprendere qualche cosa in più e più in là vedremo il da farsi.⁵¹

49. V. NAZARI, *i nostri vini*, cit., p. 308.

50. ASM, *Copialettere 1911-13*, lettera 5 luglio 1913.

51. Ivi, Lettera di Sabino a Michele 30 gennaio 1911.

La sequenza evolutiva dell'attività di Michele, più che essere documentata da dati oggettivi sul volume degli scambi, di cui l'archivio Mastroberardino è carente soprattutto per il periodo che ci interessa, si desume da altri indizi. Nonostante le difficoltà riscontrate nella collocazione del prodotto, il giovane ambasciatore della azienda familiare negli *States* ritiene quella esperienza un dato di non ritorno.

Lo dimostrano i suggerimenti al fratello Alfonso sulla scelta del percorso scolastico e l'insistenza a farlo iscrivere ad un corso di lingue estere in una scuola internazionale in Svizzera,

perché i vantaggi che potresti trarre da questo studio, sono superiori a quelli della scuola enologica o del corso superiore dell'istituto coloniale. Credo consigliarti senza indugio questo corso di studi perché tu dopo pochi anni di sacrifici avrai un avvenire florido, se vuoi fare il professionista oppure la carriera d'impiego in importanti aziende commerciali italiane o estere; oppure se vuoi rimanere in famiglia sai quanto ci gioverebbe la conoscenza di lingue estere da parte tua per il commercio di esportazione.⁵²

Sarà lo stesso Michele, nel frattempo divenuto il titolare dell'impresa, a ribadire qualche anno più tardi l'irreversibilità della scelta del mercato internazionale. Nel pieno della crisi del 1920-21, infatti, egli riattraversa l'Atlantico in direzione dell'America Latina, con l'obiettivo di ritagliarsi uno spazio in un mercato tradizionalmente controllato dai produttori vinicoli dell'Italia settentrionale. Emulo di Del-l'Acqua, questa volta la spedizione commerciale è animata da ben altro spirito di iniziativa. Innanzitutto si provvede a inviare vino sfuso in botti e barili più piccoli, mentre per

52. Ivi, lettera 23 settembre 1912.

l'imbottigliato si punta su un vino amabile, spumeggiante, dal gusto simile al Barbera ampiamente preferito dai nostri connazionali lì residenti. Allo stesso modo, si rafforza la corrispondenza commerciale appoggiandosi sulla Banca Italo-francese, assai attiva sulla piazza di Buenos Aires. L'istituto bancario non solo favorisce i contatti con importanti ambienti di importatori locali, ma sostiene anche la regolarizzazione dei pagamenti delle partite di vino secondo consuetudini più vantaggiose per i compratori, con la emissione di effetti a 90 giorni. Infine, Michele coltiva l'idea di costituire una nuova società con i fratelli ed altri soci esterni, in forma anonima e indipendente dalla azienda principale, che si occupi esclusivamente delle esportazioni in Sud America⁵³. Le carte d'archivio non dicono se si sia dato seguito al progetto, ma rimane significativa l'intenzione di riaggiornare strumenti e comportamenti da affiancare al coraggio e all'intuito personale dell'imprenditore-mercante. Simbolicamente, alle latitudini argentine, i percorsi di Michele Mastroberardino ed Enrico Dell'Acqua, con tempi e intensità differenti, sembrano ricongiungersi in una comune volontà di corrispondere nel modo più efficace possibile alle sfide del mercato internazionale. Pur con diversi gradi di consapevolezza, per entrambi la individuazione di più avanzate e strutturate soluzioni organizzative per la propria attività dipendono dalla funzione di incubatore svolta dalla comunità etnica. Ma se nei percorsi imprenditoriali degli immigrati, i legami con l'enclave etnica si risolvono quasi sempre in uno scambio di risorse materiali ed immateriali che, in una aspettativa di reciprocità, irrobustisce l'aderenza al gruppo di appar-

53. Le notizie sono ricavate da ASM, *Copialettere 1921-1922*.

tenenza⁵⁴, per i nostri due protagonisti essi agiscono in forme diverse, se non proprio opposte. Il confronto con i gruppi immigrati, facendo emergere barriere mentali ed ostacoli materiali all'assimilazione di già formate attitudini imprenditoriali, nei due casi, sviluppa una forza centripeta che progressivamente allontana dalla rete etnica e porta a stabilire relazioni con mondi più ampi che forgiavano l'ideale imprenditoriale secondo il metro dell'innovazione e della più vantaggiosa e competitiva combinazione di risorse. Sta di fatto, però, che nel periodo considerato, personaggi come Dell'Acqua e Mastroberardino sono mosche bianche sulla lava grigia del "commercio dell'emigrazione" a conferma di una complessiva incapacità, dello stato e degli stessi privati, a deviare il fiume in piena della nostra emigrazione verso un organico disegno di consolidamento della presenza economica italiana a livello internazionale.

54. T. VOLERY, *Ethnic Entrepreneurship: a Theoretical Framework*, in *Ethnic Minority Entrepreneurship*, (eds by) L.P. Dana, Northampton, 2007, pp. 30-41.

“Una caterva di uffici parassiti”

Le speculazioni sui guadagni degli emigranti

6.1. Emigranti che vengono, denaro che va

Il fiume degli emigranti che lasciano l'Italia tra la fine dell'800 e l'inizio del '900 si trasforma in un fiume di denaro in piena. L'alta propensione al risparmio dei nostri emigranti produce risultati sorprendenti e in larga parte inattesi in termini monetari e finanziari. Da qualsiasi angolo di visuale si valuti, “rimessa” è la parola magica di una vicenda che riconcilia aspettative private e pubbliche: è la sonante contropartita di una separazione familiare ma ancor di più è l'unguento miracoloso di una contabilità nazionale altrimenti troppo esposta alla strutturale dipendenza dall'estero per le materie prime necessarie all'avvio del processo di industrializzazione. In ogni caso è una storia di grandi numeri, talmente grandi che chiunque si è cimentato nell'arduo compito di misurarne l'effettiva entità ha dovuto appellarsi alla cautela del lettore nella valutazione dei dati, avvertendo che quella delle rimesse è ancora «una storia di pronostici mancati, di effetti insospettati e di progetti riusciti»¹. Le cifre offerte dalla ricerca storica

1. A. DE CLEMENTI, *L'assalto al cielo. Donne e uomini nell'emigrazione italiana*, Roma, 2014, p. 53.

descrivono, comunque, un fenomeno dalle dimensioni strabilianti. Dal 1900 al 1913, il montante delle rimesse, in valore corrente, è di oltre 11 miliardi di lire, due miliardi in più del gettito ottenuto nello stesso periodo dallo stato italiano con le imposte dirette; una media annuale di oltre 700 milioni che in percentuale copre un quinto della nostra bilancia dei pagamenti². Si tratta, ripetiamo, di stime indicative dovendo fare i conti con l'estrema rarefazione dei collettori di una così ingente massa monetaria e con l'incapacità del governo italiano a predisporre un efficace e controllabile sistema istituzionale di trasferimento nella madrepatria dei risparmi degli emigranti. Sono facilmente intuibili i limiti dei mezzi di pagamento disponibili per far giungere in Italia quel denaro. I vaglia internazionali, gli *cheques* consolari, gli assegni bancari, per citare i più noti, costituiscono strumenti quasi inaccessibili per chi mastica poco e male la lingua straniera o deve fare i conti con una geografia consolare assai più ristretta degli insediamenti degli emigranti, mentre ancora più distante e disinteressato è il circuito bancario dei paesi ospiti³. Se paragonati ai sistemi di trasmissione del denaro in uso in comunità come quelle di lingua inglese, per le quali funziona fin dai primi dell'800 in terra straniera un efficace apparato bancario e postale della madrepatria ereditato dal periodo coloniale, le peripezie monetarie dei nostri emigranti

2. Cfr. P. ERCOLANI, *Documentazione statistica di base*, in *Lo sviluppo economico in Italia*, a cura di G. FUÀ, Milano, 1969; F. BALLETTA, *Le rimesse degli emigranti e la bilancia dei pagamenti nazionali*, Napoli, 1976, pp. 272-273; L. MITTONE, *Le rimesse degli emigranti fino al 1914*, in "Affari sociali internazionali", 4, 1984, pp. 125-160; G. MASULLO, *Economie delle rimesse*, cit., pp. 161-164.

3. D. CINEL, *The National Integration of Italian Return Emigration 1870-1929*, Cambridge, University Press, 1991, pp. 128-129.

appaiono largamente affidate a canali informali, riottosi a qualsiasi forma di disciplinamento e controllo⁴. La difficoltà d'uso dei tradizionali titoli di credito solo in parte è superata dalla legge dello Stato Italiano del 1 febbraio 1901 n. 24 che affida al Banco di Napoli il servizio di raccolta, tutela, impiego e trasmissione in Italia dei risparmi in modo tale da garantire il denaro fin dal momento in cui fosse depositato, per mezzo di un titolo garantito, il *vaglia per l'emigrazione*⁵, del quale il Banco risponde illimitatamente. È chiara la volontà di ricondurre le rimesse nell'alveo di un vero e proprio servizio pubblico affidato ad un unico

4. Gli inglesi precocemente familiarizzano con il sistema bancario e finanziario del proprio paese, considerato che tra il 1848 ed il 1887 oltre la metà dei risparmi degli emigranti transita attraverso banche e case mercantili di stanza a Londra. Allo stesso modo già dal 1850 per la colonia irlandese in America funziona la Emigrant Industrial Savings Bank, fondata da irlandesi trapiantati negli USA. Altrettanto ben organizzato, attraverso uno specifico dipartimento, è il servizio postale nazionale e coloniale inglese. Su questi aspetti si vedano G.B. MAGEE, A.S. THOMPSON, "*Lines of Credit, Debts of Obligation*": Migrant Remittances to Britain, 1875–1913, in "*The Economic History Review*", 3, 2006, pp. 539–577; ID., *The Global and Local: Explaining Migrant Remittance Flows in the English-Speaking World, 1880–1914*, in "*The Economic History Review*", 1, 2006, pp. 177–202.

5. Il *vaglia per l'emigrazione*, era completamente diverso dal comune vaglia bancario. Questo vaglia doveva essere un titolo pienamente garantito; infatti, secondo la legge, doveva essere compilato in modo che si potesse facilmente controllare l'operato del corrispondente, incaricato di rilasciarlo, oltre che la misura delle spese e del cambio applicata. Il vaglia di fatto era un vero e proprio titolo di debito del Banco. In sintesi, l'emigrato che voleva spedire denaro in Italia doveva semplicemente recarsi all'ufficio di un corrispondente e depositarvi la somma; questi, valutato il cambio e la commissione, gli rilasciava due parti del suddetto vaglia, lo scontrino ed il titolo del pagamento, quest'ultimo veniva spedito dall'emigrato al parente o all'amico in Italia, il quale andava a riscuoterlo presso le varie filiali del Banco o presso le specifiche Banche o presso gli uffici postali. Banco di Napoli, B. N. Direzione Generale, *Servizio di raccolta, tutela, impiego e trasmissione nel Regno dei risparmi degli emigranti italiani. Relazione sulla gestione del 1902–1903*, p. 20–21.

gestore, l'istituto di credito meridionale, largamente presente nelle aree del paese a più alto fenomeno migratorio, del quale si delimitano attività e funzioni, pur garantendogli interessanti margini di guadagno⁶. I vincoli previsti dal provvedimento, però, pregiudicano l'obiettivo della

6. La legge del 1901 si fonda su cinque articoli, mediante i quali si determinano l'insieme dei vantaggi e dei limiti imposti al Banco di Napoli per lo svolgimento di tale servizio. Innanzitutto, si stabilisce che il Banco di Napoli avrebbe svolto il servizio di raccolta dei risparmi tramite accordi con Case Bancarie, rappresentanti o corrispondenti che operavano nei vari stati americani, al fine di allargare il campo d'azione del servizio. Per quanto concerne, invece, la distribuzione delle rimesse in Italia si prosegue affidando l'incarico del pagamento dei vaglia emessi dal Banco di Napoli, oltre che alle filiali del Banco, anche agli uffici postali, dato che tali uffici si trovavano anche nei più piccoli comuni rurali, facilitando, così, una più minuziosa trasmissione delle rimesse. Si vieta, invece, al Banco di compiere operazioni di sconto o di credito attivo agli emigranti, o altre operazioni diverse da quelle assegnate, ovvero di deposito e di trasmissione; questo divieto viene inserito al fine di evitare che il Banco possa avventurarsi in rischiose operazioni in conseguenza all'assunzione del servizio. Riguardo agli utili che il Banco avrebbe ricavato dal servizio, è stabilito che una metà dovevano essere dati al Banco sia per la formazione del fondo di dotazione fino alla somma di due milioni di euro, che per la restituzione della massa di rispetto delle somme prelevate; mentre l'altra metà dovevano essere utilizzati per la costituzione di un Fondo per l'emigrazione, ossia un'opera di patronato a favore degli emigrati, presso la Cassa Depositi e Prestiti, alla quale, inoltre si sarebbero devoluti i due terzi degli utili in seguito alla reintegrazione dei due milioni del fondo di dotazione. Al Banco di Napoli si impone, inoltre, l'obbligo di presentare annualmente al Ministero del Tesoro una relazione sull'andamento del servizio, la quale, accompagnata dal parere della Commissione permanente di vigilanza sugli Istituti di emissione, infine, deve essere presentata dal Ministero del Tesoro al Parlamento. Tuttavia, nonostante le limitazioni, l'incarico del servizio si rivelò non privo di particolari vantaggi per il Banco; difatti, l'attuazione di tale servizio mise il Banco in contatto con il mondo bancario internazionale, sia degli Stati Uniti che degli altri Paesi (Argentina, Brasile, ecc.), meta dell'emigrazione italiana; ed, inoltre, gli assicurò crescenti flussi di valuta straniera, dai quali trasse utili non trascurabili. Su questi come su altri aspetti della citata legge rimane fondamentale L. DE ROSA, *Emigranti, capitali e banche (1896-1906)*, Edizione del Banco di Napoli, 1970.

canalizzazione delle rimesse verso il gestore individuato dallo stato. Il Banco di Napoli, infatti, non solo deve scontrarsi con la indifferenza e la diffidenza degli emigranti, accresciuta dal più alto costo delle operazioni rispetto a quello praticato dalla concorrenza dei banchieri privati⁷, e con la campagna denigratoria attuata dai tanti che, con il suo ingresso sul mercato del denaro degli emigranti, vedono ridursi il giro dei propri affari, per quanto deve far fronte anche alle difficoltà imposte dagli obblighi di legge. In particolare, risulta laboriosa la individuazione dei corrispondenti nei paesi esteri in virtù dell'obbligo del versamento al Banco di una cauzione che scoraggia, per una questione di prestigio, le banche più importanti e disincentiva l'interesse degli istituti minori, costretti ad una forzata immobilizzazione dei propri capitali a fronte dei modesti introiti garantiti dalla partecipazione al servizio⁸. Sta di fatto che, nonostante l'impegno del Banco nel superare o aggirare gli ostacoli, il progetto governativo di centralizzare il flusso delle risorse provenienti dagli emigranti non sortisce gli effetti sperati. Nel primo quindicennio del '900, all'istituto campano affluisce solo il 15% delle rimesse inviate in Italia⁹ e, complessivamente, possiamo ritenere che meno della metà del totale dei capitali "migratori" sia transitata attraverso i canali istituzionali (depositi del Banco di

7. L'emigrante, per l'invio di somme da 200 a 1000 lire spendeva con il Banco da 0,80 a 1,50 lire mentre solo 0,75 con il banchiere privato. F. BALLETTA, *Il Banco di Napoli e le rimesse*, cit., pp. 43-44.

8. Oltre alle difficoltà di individuazione e selezione dei corrispondenti, vanno registrati ulteriori incagli nella forma e somministrazione dei vagli, considerato che la quantità dei titoli richiesti dai corrispondenti comporta anche una più alta cauzione. Cfr. V. SOLDANI, *La raccolta delle rimesse degli emigranti italiani e l'opera del Banco di Napoli: 1902-1913*, in "Revue Internationale d'Histoire de la Banque, I, 1968, pp. 152-164.

9. *Ibidem*.

Napoli, vaglia postali internazionali, depositi nelle casse di risparmio postali). Rimane, dunque, corposa la rete informale attraverso la quale transita il denaro degli emigranti e i tentativi di smantellarla si scontrano con la densità degli interessi generati da una "cultura del credito" intimamente legata alla personalità delle relazioni sociali interne alle nostre comunità all'estero. I cosiddetti "banchisti" occupano questo mercato, ponendosi come l'anello finale di una assai esosa "internazionale" degli affari che dalle banchine ai "banchi", dalla partenza all'arrivo accompagna il già traumatico passaggio da italiani ad emigranti.

6.2. "Prominenti" italiani all'opera: i banchisti

Dentro le nostre comunità all'estero prosperano comunità più piccole che costruiscono le loro fortune economiche e sociali alle spalle dei più basilari bisogni degli emigranti. Vanno a formare quel gruppo di "prominenti", termine niente affatto prestigioso con il quale già la stampa del tempo individua una esosa e poliforme élite dei servizi alla persona che presidia saldamente i crocevia fondamentali della vita dei più sfortunati connazionali¹⁰. Di questo ceto il più "prominente" è sicuramente il *banchista*, perché da collettore ultimo del risparmio dell'emigrante, finisce quasi sempre per comprendere anche tutte le altre funzioni di intermediazioni svolte all'interno della comunità, fino a rappresentare un ingombrante e irrinunciabile riferimen-

10. Così erano chiamati nel gergo delle *little Italies* quanti, come i banchisti, impongono i propri uffici alla massa dei connazionali impreparati a gestire in prima persona le attività, amministrative, economiche, sociali connesse alla loro condizione di immigrato. Cfr., L. EINAUDI, *Italiani in America*, La Stampa 4 giugno 1897.

to nei più significativi passaggi del cammino dell'italiano sbarcato nelle Americhe. Questa sua tentacolare attività lo spinge nei fondali più affollati e miserabili della diaspora migratoria, perché sulle forzate costrizioni di vita di migliaia e migliaia di esistenze possedute dalla religione del risparmio si moltiplicano smisurati volumi monetari su cui, come implacabili esattori, intervenire per riscuotere ad ogni passaggio un pedaggio. Nemmeno tanto paradossalmente, al di là dell'oceano si rinnova quella filiera di sfruttamento che aveva assediato gli emigranti fino alle banchine dei porti di partenza, con la sola differenza che questa volta i gestori degli affari hanno tratti più familiari e consuetudini di rapporti più duraturi e pervasivi con la "clientela": non sono corpi estranei al microcosmo delle *little Italies*, si giovano dell'asimmetria di rapporti sociali che sconfinano in forme di apparente "comparaggio"¹¹ per intercettare e controllare i modesti ma complessivamente rilevanti guadagni degli emigranti. Ecco perché il teatro delle loro gesta sono le grandi città della costa orientale degli Stati Uniti, con l'italianissima New York che stacca tutte le altre come piattaforma delle rimesse degli emigranti. Fonti di poco successive al periodo del grande esodo migratorio sottolineano, non senza meraviglia, come a fronte del 76% delle famiglie residenti in quartieri newyorkesi a maggioranza italiana con un reddito annuo inferiore ai 600 dollari, si registri all'inizio del '900 un volume di depositi italiani di oltre 15 milioni e una media di oltre 80 milioni

11. "Il compare — dirà nel 1899, il librettista di Giacomo Puccini, Giuseppe Giacosa — fa, disfa, prende, tiene in serbo, mette a profitto (per suo conto si intende) e qualche volta scappa". G. GIACOSA, *Impressioni d'America*, Milano, 1899, pp. 225-226.

che annualmente prendono la strada dell'Italia¹². Su una così consistente massa di denaro prosperano gli affari di

piccoli uffici, — come riporta il console Riva, nel 1892 — a cui si dà generalmente il nome di 'banche', in cui si fanno operazioni di cambio di moneta, spedizioni di denaro all'estero, e si ricevono depositi. Spesso a tali affari si aggiunge un ufficio notarile per atti di qualsiasi genere. La legge di questo stato è molto rigorosa su questo oggetto, vietando di fare operazioni bancarie a chi non si sottopone alla sorveglianza dello 'State Department of Banking', ma ciò non impedisce che parecchi uffici usurpando senza alcun diritto il titolo di banche riescano ad ispirare fiducia a molti dei nostri connazionali che troppo creduli vi depositano il frutto dei loro risparmi.¹³

Il ritratto del banchista si metterà meglio a fuoco negli anni successivi, quando le opportunità di guadagno legate all'ingrossamento delle file degli emigranti renderà sempre più appetibile l'esercizio di tale "professione", oltre a stimolare forme spietate di concorrenza e di controllo dei bacini di utenza con l'offerta di sempre più numerosi "servizi":

Ovunque è un gruppo di italiani, sorge e spunta come fungo una banca coloniale; nella sola New York non ne esistono meno di 350. Il banchista fa di tutto. Il cambiavalute, il venditore di francobolli, lo scrivano, l'interprete, il depositario, l'arruolatore di mano d'opera, il rappresentante delle compagnie di navigazione, il notaio pubblico, l'importatore, l'agente

12. Federal Writers' Project, *The Italians of New York*, New York, 1938, pp. 170–173. Cfr. anche S. CINOTTO, *Una famiglia che mangia insieme*, cit., p. 247; T. KESSNER, *The Golden Door. Italian and Jewish Immigrant mobility in New York City*, Oxford Un. Press, 1977, pp. 162–167.

13. *Rapporto del R. Console Generale nob. avv. cav. Giovanni Paolo Riva* (maggio 1892), in *Emigrazione e colonie. Rapporti di RR. Agenti diplomatici e consolari*, 3, 1893, p. 443.

di trasporti e non di rado il venditore di generi alimentari, dall'olio agli immancabili maccheroni. Nella generalità, il tipo banchista, fa affari tra paesani e viene fuori da qualsiasi classe di cittadini, dal bocciato agli esami in Italia, al calzolaio, dal sedicente avvocato, al barbiere. . . L'opera del banchista è incontrollata ed incontrollabile, le sue percentuali e le provvigioni non hanno legge fissa, ed egli si serve, per la prosperità dei suoi affari, di ogni mezzo lecito ed illecito, dalle scritte bugiarde sulle vetrine, all'inganno, dalle varie promesse alla frode, dall'usura al fallimento. Banchista, e gente che fallisce, negli Stati Uniti son sinonimi, ma ciò non contribuisce a sminuirne come che sia la fiducia del paesano, il quale nel banchista vuole vedere il consigliere che gli parli il proprio dialetto, e nella sede vuol starci con poca soggezione, vuol fumare la pipa, trattenervisi, discorrere, passare il tempo. Il tipo del banchista italo-americano è questo.¹⁴

Fonti americane di fine '800, pur avvertendo sul carattere largamente sommerso del settore, offrono uno spaccato significativo della densità del fenomeno, censendo sul territorio statunitense 2625 banche per emigranti, di cui ben 684 sono italiane, localizzate in 146 città, a servizio di quasi un milione e mezzo di nostri connazionali¹⁵. È giusto,

14. G. PREZIOSI, *Gli Italiani negli Stati Uniti del Nord*, Milano, 1909, pp. 176-177. Dello stesso tenore la testimonianza, di qualche anno precedente, dell'addetto alla regia Ambasciata di Washington, Leopoldo Corinaldi, il quale ne fornisce anche uno sconcertante profilo sociale formato da "alcuni quasi illetterati, altri con precedenti non buoni, i più digiuni di cognizioni commerciali e bancarie. Essi sono per lo più in comunanza d'affari e d'interessi coi padroni o bosses e coi tenitori di lodgingshouses, e riescono talvolta a farsi depositare risparmi che nelle loro mani per lo più spariscono". *L'emigrazione italiana negli Stati Uniti*, in "Bollettino dell'Emigrazione", 2, 1902, p. 29.

15. J. KOREN, *The Padrone System and the Padrone Banks*, in "Bulletin of the Department Labour", March 1897, pp. 126-128. Nello stesso anno, l'articolo fu ripubblicato in "La Riforma Sociale" (7, 1897, pp. 695-711) con il titolo *Lo sfruttamento degli italiani a New York. Le frodi dei bosses e dei banchisti*.

come avverte Luigi De Rosa, non fare di tutta un'erba un fascio, considerato che una ristretta minoranza di banchisti lavora con banche accreditate, come la Banca Commerciale, il Credito italiano, il Banco di Napoli ed il Banco di Sicilia. Ma in generale la loro attività si svolge al riparo da qualsiasi controllo pubblico per cui i corrispondenti in Italia sono quasi sempre banche private locali che operano nelle principali città di partenza della nostra emigrazione. Particolarmente fitta è la rete di questi istituti a margine del sistema bancario urbano a Napoli, tra i quali si segnala la Meuricroffe & C. che tratta dai 30 ai 45 milioni annui di rimesse, mentre la Casa Bancaria Ferolla, la Banca Italo Americana, la Banca Tocci, la Casa di Francesco Zaolini e quella di Vincenzo De Luca annoverano tra i propri clienti dai 30 ai 50 banchisti ognuna¹⁶. D'altra parte, il carattere informale e privatistico della raccolta dei risparmi operata da intermediari tutt'altro che regolati, al di fuori di qualsiasi regola o controllo contabile, travisa il senso di un rapporto fiduciario tra le parti e trasferisce al banchista un illimitato potere di gestione dei fondi a lui affidati.

Egli — accuserà nel 1911 il socialista Sebastiano Bonfiglio — dà un interesse minimo sulle somme ricevute in deposito, mentre poi l'investe in operazioni ed imprese lucrose e rischiose; dà una minima percentuale sul cambio monetario delle somme affidategli per rimesse-vaglia, percepisce interessi favolosi se accorda il credito.¹⁷

Le cronache del tempo, in Italia quanto negli Stati Uniti, richiamando la consistenza dei flussi monetari che passano

16. L. DE ROSA, *Le rimesse degli emigranti e lo sviluppo economico dell'Italia (1861-1914)*, in "Nuova rivista storica", 2000, pag. 570.

17. S. BONFIGLIO, *Vita coloniale. Il banchiere italiano nel Nord America*, edito a cura della sezione socialista di Williamsburgh, Louis Dimola, 1911, pp. 7-8.

per le mani dei banchisti¹⁸, riportano una ampia casistica di come quel denaro finisca il più delle volte per essere dirottato in rischiose speculazioni personali o finanziari tentativi di ascesa sociale di tali personaggi. L'impietosa disamina fatta nel 1908 dal già Regio Commissario per l'Emigrazione, Ausonio Franzoni, oltre a ricostruire la fitta e redditizia trama d'affari originata dalla piena disponibilità dei risparmi degli emigranti, per esempio nel commercio dei biglietti di viaggio o del fitto delle abitazioni, insiste in particolare sulla azzardata preferenza dei banchisti per l'investimento immobiliare con la

compra di case e terreni per un prezzo determinato e disgraziatamente molto alto, di cui solo una decima parte, e anche meno, viene pagata in contanti; per il rimanente, il venditore conserva il credito ipotecario all'interesse del 6% fino a pagamento totale. In questo modo quel banchista poté ostentare nella vetrina titoli di proprietà del valore di un milione di dollari, dei quali in realtà non aveva pagato neppure centomila e con denaro non suo, ingannando così il prossimo e forse anche sé stesso. Sopraggiunta la crisi... la deficienza terribile di denaro circolante, l'esodo di centinaia di migliaia di emigranti che lasciarono sfitte le abitazioni, il panico, e il si salvi chi può fecero che molti banchisti pensassero ai loro casi e scappassero.¹⁹

Sta di fatto che l'attività del banchista costituisce una formidabile palestra per lanciarsi in più arditi giochi della finanza o per consolidare posizione di dominio all'interno delle comunità spendibili soprattutto al di fuori di essa. Per-

18. D. CINEL, *The National Integration*, cit., p. 132, stima, per i banchisti italiani a New York, una raccolta trimestrale di almeno 10-20 mila dollari.

19. A. FRANZONI, 1908. *La colonia italiana*, cit., pp. 71-72. Dello stesso autore si veda anche *Tutela delle rimesse e dei risparmi degli emigranti*, Secondo Congresso degli italiani all'estero / Istituto coloniale italiano, Roma, 1911.

tanto non è infrequente che scavando nella vita di italiani destinati alla ribalta delle cronache giudiziarie anche oltreoceano, spuntino solidi legami con quel mondo. Come praticante banchista, presso il banco Zarossi di Montreal, per esempio, si fa le ossa Charles Ponzi, lo spregiudicato finanziere di origine genovese che dà il nome all'omonimo schema al quale ancora oggi si ricorre per denunciare le peggiori truffe finanziarie²⁰. Dallo stesso ambiente, e da quello contiguo delle *lodginghouses*, alberghi popolari ove si rifugiavano gli emigrati più miserabili in condizioni materiali e morali disastrose, proviene Carlo Barsotti, il fondatore del primo giornale in lingua italiana in USA, *Il progresso italo americano*, additato in Italia quanto in America come organo di stampa "assoldato" agli interessi della casta dei banchisti²¹. Proprio con riferimento al giornale di Barsotti, sempre Sebastiano Bonfiglio, per censurare la pubblicità offerta ad uno di questi personaggi senza scrupoli fornisce una delle rappresentazioni più efficaci del suo

20. Sulla vita e le speculazioni finanziarie di Ponzi si veda M. ZUCKOFF, *Ponzi's Scheme: The True Story of a Financial Legend*, Random House Edition, 2006. Lo schema che prende il nome di Ponzi è, in realtà, una versione elaborata della truffa più antica di tutte, quella della piramide finanziaria. Gli investitori davano i loro soldi attirati dagli alti rendimenti offerti. Il truffatore paga i vecchi investitori con il denaro fresco messo dai nuovi creditori: ciò creava un effetto alone che attirava altri creduloni. Sulle fortune nel tempo di Ponzi, si veda E. FAZZINO, *Un italiano famoso, Charles Ponzi*, Il Sole 24 ore, 16 dicembre 2008.

21. Il più tenace avversario di Barsotti fu Giovanni Preziosi, pubblicitista, politico nazionalista e antisemita, di origine irpine, che dalle pagine di *La vita italiana all'estero*, attaccò a più riprese Barsotti contestandogli l'affiliazione del suo giornale ai peggiori interessi economici e politici degli italiani in USA. Le accuse mosse al Barsotti costarono a Preziosi un processo per diffamazione che il Barsotti gli intentò e che, celebratosi a Roma, si concluse, nel 1912, con l'assoluzione del giornalista italiano. Cfr. Barsotti, in *La vita italiana all'estero*, 1 (1913), pp. 310 e ss.

modo di proporsi alla comunità degli emigranti:

Il suo Ufficio posto nel cuore della colonia aveva l'aspetto truce per le grosse sbarre di ferro che come serraglio di belve lo circondava e ne proteggeva soprattutto la vetrina, dove erano messi, così alla rinfusa e come segno di abbondanza, migliaia di dollari. La conformazione tragica delle sbarre di ferro e i dollari fermavano l'attenzione e la vista del passante che rimaneva meravigliato, sbalordito. Tutto formava una magnifica *reclame*, la vita di sfarzo e di lusso che il Patti conduceva con la sua famiglia e quella gran quantità di denaro inattivo ammucciato nella vetrina della sua banca, gli dava fama di uomo ricco a milioni; fama che gli aveva fruttato una estesissima clientela. Egli naturalmente era il *pezzo grosso* prominente della colonia, facente parte di tutti, comitati più o meno patriottici.²²

Assimilabili, per prassi e figure sociali coinvolte, alle *banche usura* proliferate nella Napoli postunitaria²³, di quelle sciagurate istituzioni ne ripercorrono il più delle volte i rovinosi esiti. Tra la fine dell'800 ed i primi del '900, la fuga dei banchisti è «uno dei casi quotidiani della colonia di New York»²⁴, mentre un numero assai più consistente di essi sfugge alle cronache giudiziarie o giornalistiche, celati dalla omertà degli stessi derubati o dall'impossibilità di poter produrre documenti probatori dei loro raggiri²⁵. Soprattutto in seguito alla paralisi del mercato creditizio

22. S. BONFIGLIO, *Vita coloniale*, cit., pp. 7-8.

23. Cfr. G. MORICOLA, *Usurai, prestatori, banchieri. Aspetti delle relazioni creditizie in Campania durante l'800*, in *Storia d'Italia. le regioni dall'Unità ad oggi. Campania*, Torino, 1990, pp. 643-645.

24. I. VAN ETEN su "New York Herald", 1892, cit. in F.S. NITTI, *Per una Banca italo-americana*, in ID., *Scritti di Economia e Finanza*, a cura di F. VIANELLO, vol. V, Bari, 1969, p. 62.

25. Un elenco significativo di tali casi in L. DE ROSA, *Emigranti, capitali, banche*, cit., pp. 118-119.

seguita alla crisi del 1907, il sistema affaristico dei banchisti è messo a dura prova, né valgono a sollevarne le sorti i tentativi da parte di molti di essi di creare dei veri e propri cartelli o appoggiarsi a piccoli istituti bancari, sempre promossi nell'ambito della comunità italiana, per tutelare i propri capitali e garantirsi un sufficiente margine di liquidità. Fa scalpore, da questo punto di vista, il fallimento della Italian American Trusts & C., più nota come "banca dei banchisti", la quale dallo scoppio del panico finanziario, nell'ottobre del 1907, al febbraio successivo, vede prosciugate le sue casse di oltre sette milioni di dollari, a causa dell'indiscriminato ritiro dei depositi da parte dei suoi clienti banchisti²⁶. È l'epilogo di quei "prominenti" che per le loro azioni senza scrupoli avevano catturato, già prima della crisi finanziaria, l'attenzione dei viaggiatori italiani negli Stati Uniti i più noti dei quali non hanno remore a definirli "canaglie"²⁷ e "strozzini che invascano quei disgraziati e li dissanguano", legandoli ad «una catena di traffici parassiti... che vivono di seconda mano sul guadagno degli emigranti»²⁸. La denuncia morale degli abusi nell'opinione pubblica italiana spinge anche il dibattito politico ad interrogarsi su come sottrarre il denaro degli emigrati alla *longa manus* dei banchisti. Ma anche dall'altra parte dell'oceano le autorità pubbliche, ai primi del '900, mostrano una maggiore determinazione nel definire una politica di contrasto al monopolio del risparmio degli immigrati italiani da parte dei loro stessi connazionali. In realtà l'obiettivo del governo statunitense, confidando

26. A. FRANZONI, 1908. *La colonia italiana*, cit., p. 75.

27. Così li definisce lo scrittore e futuro direttore del Corriere della Sera, Luigi Albertini, nel 1899. (*Corriere della Sera*, 18 e 19 settembre 1899).

28. G. GIACOSA, *Impressioni d'America*, cit., pp. 225-226.

anche in un più diffuso processo di integrazione degli italiani nel tessuto della società americana, è quello di recuperare alla loro economia i capitali accumulati dalla forza lavoro straniera. Dopo la bufera finanziaria del 1907, si intensificano i provvedimenti federali di controllo sulle attività delle banche private straniere, soprattutto limitando i tempi di giacenza dei depositi aperti presso quegli sportelli da persone con una residenza stabile negli USA²⁹. Ancora più efficace si rileva la istituzione, alla vigilia della prima guerra mondiale, delle Casse di Risparmio postali, sul modello di quelle europee ottocentesche. Le nuove istituzioni registrano dal 1913 al 1919, una crescita esponenziale dei propri depositi che passano da 33 a 167 milioni di dollari, in massima parte determinata proprio dal favore attribuito a quella forma di risparmio dagli immigrati³⁰. I banchisti, dunque, al volgere del nuovo secolo, sono oggetto di un attacco concentrico, per quanto opposte siano le motivazioni che spingono a muovergli guerra da parte americana e da parte del governo italiano. Quest'ultimo, teme in egual misura i sostanziosi prelievi operati dai banchisti sulle rimesse degli emigrati ma anche la concreta possibilità che una parte di esse possa ristagnare all'interno del sistema bancario americano. Da queste preoccupazioni prende avvio, a partire dalla seconda metà degli anni '90 dell'800, la discussione sulla formazione di una banca italiana "coloniale", come allora si etichettava, con una terminologia del tutto ambigua, la più generale questione

29. Cfr. CGE, *Leggi contro le frodi dei banchisti nello stato del Massachusetts*, in "Bollettino dell'Emigrazione", 7, 1908, pp. 57-76; C. ARENA, *Il risparmio degli italiani all'estero*, Roma, 1923, pp. 26-27.

30. Gli emigrati costituiscono il 50% di tutti i depositanti, per un valore monetario pari ai 2/3 dell'intero portafoglio. Cfr. D. CINEL, *The International integration*, cit., p. 133; C. ARENA, *Il risparmio degli italiani*, cit., pp. 14-16.

della azione del nostro sistema bancario fuori dai confini nazionali per sostenere l'espansione italiana all'estero, tanto sul piano commerciale quanto della gestione dei preziosi capitali prodotti dalla emigrazione. Di quegli ambiziosi propositi, la legge del 1901 che conferisce al Banco di Napoli il monopolio delle operazioni sulle rimesse, per modalità e risultati, come abbiamo visto, costituisce soltanto un debole compromesso, mentre il confronto su che fare che allora dalle aule parlamentari e dalle stanze dei ministeri rimbalza sulla stampa, negli ambienti accademici, economici e finanziari, restituisce significativi elementi di valutazione sulle incerte prospettive che accompagnano il grande esodo migratorio.

6.3. Banca degli emigranti o banca coloniale?

Gli abusi e le frodi dei banchisti quasi inevitabilmente suggeriscono la necessità che i soldi degli emigranti trovino gestori più affidabili. Dai banchisti alle banche il passo è breve, almeno sulla carta. Tanto più, che mentre negli USA imperversano i primi, in altre importanti mete della nostra emigrazione già operano, con discrete fortune, istituti di credito fondati e diretti da oriundi italiani. In America Latina, a dimostrazione di un avanzato processo di integrazione delle nostre comunità nel tessuto economico e sociale locale, già dagli anni '80 funzionano solidi istituti di credito di matrice italiana, come il Banco de Italia y Rio de Plata, il Nuevo Banco Italiano, il Banco de Roma y Rio De la Plata in Argentina, il Banco Italiano di Lima in Perù, per citare i più noti.

Queste banche, — come osserva Roberto Di Quirico — pur

avendo un capitale molto minore di quello del Banco de Italia y Rio de la Plata che nel 1901 ammontava a 25 milioni di franchi, testimoniano comunque della vivacità di certe iniziative basate sulla comunanza di interessi e di nazionalità d'origine.³¹

Tuttavia, per quanto forti siano i legami con le comunità d'origine, sarebbe improprio ritenerle soltanto "banche degli emigranti", perché i loro fondatori come espressione di una borghesia economica, produttiva e finanziaria dai tratti già definiti quando giungono in America del Sud prima del grande esodo migratorio, orientano la propria attività bancaria verso "le masse e non i gruppi" etnici³². Il sopravvento di logiche di *business* su quelle di tipo comunitario saranno il segno distintivo di comunità italofone come quella egiziana³³ o, di realtà migratorie più radicate anche a latitudini diverse degli stessi Stati Uniti, come nel caso di Amadeo Giannini e della sua Bank of Italy di San Francisco³⁴. Anche in quei casi, le esperienze bancarie che hanno per protagonisti gli italiani nascono per l'insoddisfazione verso il sistema di credito locale e si pongono da subito l'obiettivo di una forte compenetrazione di interessi con l'economia del luogo. I rapporti con le comunità

31. R. DI QUIRICO, *Le banche italiane all'estero*, European Press Academic Publishing, Fucecchio, 2000, p. 29.

32. S. BUGIARDINI, *L'associazionismo negli USA*, in *Storia dell'Emigrazione italiana*, II, Arrivi, cit., p. 575.

33. Cfr. R.H. RAINERO, *La colonia italiana d'Egitto: presenza e vitalità*, in R.H. RAINERO e L. SERRA (a cura di), *L'Italia e l'Egitto dalla rivolta di Arabi Pascià all'avvento del fascismo (1882-1922)*, Milano, 1991, pp. 131-135.

34. Sulla figura del noto banchiere americano, proveniente da una famiglia di origini liguri, e sul carattere pionieristico della sua attività finanziaria, anche in relazione alla comunità di appartenenza, si vedano D. CINEL, *From Italy to San Francisco: the Immigrant Experience*, Stanford, 1982, pp. 101-133; 233-240; P. SALVETTI, *La nascita della bank of Italy e gli italiani di San Francisco (1904-1907)*, in "Studi sull'emigrazione", 94, 1989, pp. 150-167.

d'origine si sviluppano in questa prospettiva e, come è stato notato anche in relazione al precoce emergere dell'associazionismo economico intorno alle nostre Camere di Commercio all'estero, vanno al di là «delle opportunità e delle esigenze rudimentali di governo e di invio in patria delle rimesse, tradizionalmente esposte al rischio di manipolazione e truffe»³⁵. Il tentativo di arginare le degenerazioni del commercio del denaro degli emigranti, nelle *Little Italies* sorte sulla costa orientale degli USA, invece, è la motivazione esclusiva e comunque prevalente che, a partire dalla seconda metà degli anni '90 dell'800, fa auspicare da più parti la costituzione di una "banca dell'emigrante". Inizialmente, le proposte per ricondurre il flusso del risparmio degli emigranti nell'orbita di un più strutturato sistema bancario provengono dal mondo finanziario italiano nelle Americhe o hanno come cassa di amplificazione gli ambienti accademici e istituzionali legati alla Società Geografica Italiana, particolarmente attiva nello studio e nell'analisi delle mete oltre oceano della nostra emigrazione. Nel primo caso, attraverso la voce del banchiere newyorkese Cesare Conti (1894) e degli amministratori della Banca Italia-Brasile (1896), si propone una gestione affidata ai loro istituti e la convenzione con le Poste italiane o con la Banca d'Italia per rimettere il denaro sul territorio nazionale. Più ambiziosa, perché rivolta anche agli operatori commerciali, la proposta caldeggiata dalla Società Geografica che, nel 1892 con il Console Paolo Corti e successivamente con il professore Enrico Schutel Ambauer, privilegia la creazione di una "Banca Coloniale" con filiali nei paesi di emigrazione di massa e

35. E. FRANZINA, *Le comunità imprenditoriali italiane*, cit., p. 48.

la sede centrale a Roma³⁶. In realtà, l'idea di una "banca coloniale" circolava già da parecchio tempo. Almeno da quando nell'Inchiesta sulla Marina Mercantile dell'inizio degli anni '80, gli addetti ai lavori ne reclamano la costituzione per far fronte alle difficoltà di reperimento delle risorse monetarie necessarie per gli scambi sulle piazze straniere. Passano solo pochi anni e la questione, per conto del Ministero dell'Agricoltura Industria e Commercio, viene ripresa nel 1886 da Giacomo Grillo, futuro primo direttore della Banca d'Italia, sempre nella prospettiva di affiancare l'Italia nell'esercizio del credito coloniale alla ben più attrezzata e invadente organizzazione bancaria all'estero delle maggiori potenze economiche europee³⁷. Muovendosi dal confronto con il modello bancario inglese, tradizionalmente affidato alla forza dei privati, e con quello di matrice francese che, invece, fa perno sull'azione dello Stato, attraverso l'istituzione del *Compotoir d'Escompt*, per traghettare sul mercato internazionale l'attività del proprio sistema creditizio, il dibattito in casa nostra finisce per concentrarsi soltanto su quale ruolo debba svolgere il potere politico per favorire la nascita delle banche coloniali. Una diatriba che sconta soprattutto la reticenza del nostro sistema bancario ad impegnarsi oltre confine, se non per sostenere il finanziamento di un modello di sviluppo nazionale basato sulla classica sostituzione delle

36. Cfr. L. DE ROSA, *Emigranti, capitali*, cit., p. 119; ID., *Nitti e le rimesse degli emigranti*, cit., pp. 346-347; S. NITTI, *Scritti sulla questione meridionale*, vol. I, p. 392; P. CORTE, *Sull'opportunità della fondazione di banche Coloniali italiane*, in *Atti del Primo Congresso Geografico Italiano tenuto a Genova nel 1892*, Memorie della sezioni economico, commerciale e didattica, Genova, 1894, pp. 419-425.

37. G. GRILLO, *Istituzione del credito coloniale*, in "Annali dell'Industria e del Commercio", a cura del MAIC, Roma, 1886.

importazioni e, comunque, secondo le priorità della Banca d'Italia, vincolato ad una rigida politica di contenimento dei cambi, tramite l'ampliamento delle riserve metalliche e il controllo del circolante³⁸. Senza la sponda del sistema finanziario nazionale, la questione è destinata ad avvitarci su se stessa, assumendo connotazioni prevalentemente ideologiche e sempre più orientate da un velleitario disegno di espansionismo commerciale che perde di incisività e concretezza man mano che allunga lo sguardo verso lidi e regioni lontane ed opposte alle più affollate destinazioni della nostra emigrazione. Nel 1909, il direttore della rivista economico-finanziaria "L'Amministratore", Isidoro Goldfinger, intervenendo nella sezione sulla "Organizzazione della tutela del fido", nell'ambito del Primo Congresso degli Esportatori Italiani in Oriente, ricorre ad una felice analogia per sottolineare l'improduttività di tali ragionamenti:

la questione della banca coloniale rassomiglia un po' alla storia dell'uovo e della gallina. La Banca pretende di sorgere dove trova lavoro; viceversa il lavoro non si manifesta, finché non trova la banca che lo incoraggia.³⁹

Ispirata dagli interessi di una ristretta élite nazionale, cenerentola di una assai più roduta e finanziariamente assistita borghesia mercantile cosmopolita, il problema della banca coloniale si incaglia nella mancanza di un accettabile sinergia tra gli interessi pubblici e quelli privati. Né i

38. S. SELVA, *Politica monetaria, sistema creditizio e commercio estero dell'Italia nel sistema internazionale del Gold Standard*, in *Quello che i numeri non dicono. L'Italia nel commercio internazionale tra '800 e '900: istituzioni, tecniche, protagonisti*, a cura di G. MORICOLA, Roma, 2014, pp. 47-90.

39. *Atti del primo congresso degli esportatori italiani in Oriente*, Venezia, 1909, p. 87.

suoi più tenaci sostenitori, collocandola ai piani alti della finanza italiana, riescono a scorgere il contributo prezioso che sarebbe potuto giungere dai risparmi degli emigranti. Grillo, nel suo studio del 1886, nonostante indicazioni diverse raccolte dai questionari inviati ai consoli⁴⁰, liquida rapidamente la questione, per la scarsa consistenza economica degli italiani all'estero, tra i quali «vi fanno difetto persone colte e fornite di mezzi»⁴¹. Altri, invece, quando il problema della *migration money* va assumendo dimensioni più vistose e si presta a speculazioni di ogni tipo, rilanciano l'istituzione della banca coloniale anche come istituto di risparmio destinato a raccogliere ed investire in modo prudente e remuneratore i piccoli e grossi risparmi dei nostri connazionali all'estero"⁴². Si tratta, però, di raccomandazioni che scaturiscono quasi esclusivamente dalla esigenza di evitare che i risparmi dei nostri emigranti finiscano nelle casse delle banche straniere, date le pessime credenziali dei banchisti.

Ciò — riferisce nel 1892 il console Paolo Corte — ridusse gli emigrati ad impiegare i loro fondi in stabili e in fondi pubblici dei paesi dove risiedevano e ad affidare i loro depositi alle banche estere colà esistenti, le quali non essendo in comunicazione diretta con le banche Italiane, finirono per monopolizzare i loro risparmi in conti correnti poco produttivi e ad arte posero

40. Il console di San Francisco, per esempio, comunica che "gli italiani residenti in California, posseggono un capitale di 80 milioni di lire e 5 sono rimessi annualmente in patria. Una banca sarebbe utile, ma non per i commerci, perché l'esportazione per essa si limiterebbe all'invio di denaro. La banca potrebbe servire solo da intermediaria fra gli emigranti e la madrepatria e dovrebbe restringersi quasi a fare l'agente di emigrazione". Cit. in G. GRILLO, *Istituzione del credito coloniale*, cit., pp. 27-28.

41. Ivi, p. 13.

42. P. CORTE, *Sull'opportunità della fondazione di Banche Coloniali*, cit., pp. 424-425.

ogni studio per deviare le correnti naturali degli scambi diretti dagli italiani residenti all'estero colla madrepatria.⁴³

Nei primi degli anni '90, come sappiamo, è prematura la preferenza degli emigranti per le banche straniere e le considerazioni del console, piuttosto, riflettono una posizione di nazionalismo finanziario del tutto strumentale all'aspirazione a dotarsi di una banca coloniale. Negli stessi anni, tuttavia, le sorti della *migration money* si impongono all'attenzione di quanti in Italia ritengono dirimente la "nazionalizzazione" per via istituzionale dei capitali che si rendono disponibili attraverso il lavoro dei connazionali all'estero e che, al contrario, si disperdono giocoforza nei circuiti informali messi in piedi dai banchisti. Le velleità di una banca coloniale cedono, così, il passo alla necessità di una banca per l'emigrante. A farsi interprete di tale esigenza che, ormai, trova larga eco negli ambienti governativi e parlamentari italiani, è Francesco Saverio Nitti. L'illustre economista meridionale, nel 1896, presenta un progetto per la costituzione di una banca "italo-americana", con lo scopo precipuo di affidare ad essa la gestione del risparmio dei nostri emigranti oltre oceano, liberandolo dalle pesanti ipoteche esercitate da «parassiti, fuorbanditi che non hanno né capitali, né onore, né dignità»⁴⁴. Ben consapevole dell'aleatorietà che, fino a quel momento, aveva caratterizzato il dibattito sulla presenza bancaria italiana all'estero, Nitti propone una sorta di *business plan* per tale istituzione, per dimostrare con dati alla mano, i vantaggi finanziari, la sostenibilità economica e il basso rischio che avrebbe comportato un siffatto istituto di credito. È evidente la pre-

43. Ivi, pp. 421-422.

44. F.S. NITTI, *Per una banca italo-americana*, in *Scritti di Economia e Finanza*, a cura di F. VIANELLO, vol. V, Bari, 1969, pp. 52-97.

occupazione di assicurare tanto la parte politica, quanto quella finanziaria, sulla bontà di una operazione concepita in un clima ancora scosso dalla violenta crisi bancaria del paese tra la fine degli anni '80 e i primi anni '90 dell'800. Per rafforzare l'idea di una "banca seria e soda", immune da qualsiasi avventura speculativa, Nitti ne circoscrive le attività al solo «servizio di deposito e di trasmissione del denaro fra gli emigranti italiani», da realizzarsi attraverso una struttura agile ed essenziale con la casa madre a Napoli e tre sedi a New York, Buenos Aires e S.Paolo, a loro volta terminali di una più ramificata rete di corrispondenti dalla periferia di questi paesi da selezionarsi nell'ambito degli stessi piccoli banchisti di provincia immuni dalle manie speculative che, invece, spadroneggiavano nei grandi centri di raccolta della nostra emigrazione⁴⁵. L'ambizione di "trasportare la lotta in America"⁴⁶ per sfoltire i circuiti della *migration money* degli intermediari più inaffidabili, però, deve coniugarsi con una credibile analisi di costi-benefici, dai risvolti economici contenuti e, allo stesso tempo, accattivanti per i probabili azionisti. Di fatto, il ragionamento di Nitti è tutto rivolto a convincere i possibili promotori dell'iniziativa della fattibilità di una operazione che, secondo i suoi calcoli, non avrebbe richiesto più di due milioni di capitale sociale e avrebbe garantito una remunerazione, al netto delle spese di impianto e di gestione, non inferiore al 25% del capitale sociale stesso. Si tratta di stime per difetto, come l'autore ripetutamente avverte, rispetto ai flussi di risparmi normalmente assunti a riferimento che, tuttavia, consentono di raggiungere obiettivi assolutamente lusinghieri perché:

45. Ivi, p. 62.

46. Ivi, p. 94.

- 1) ... è la sola intrapresa bancaria la quale possa, in un paese come l'Italia, con un capitale modesto, avere un grandissimo avvenire;
- 2) il successo di essa non si rallega già al crescere della ricchezza nazionale o al miglioramento delle condizioni generali, vi sarà e sarà largo anche se queste ultime resteranno depresse e se addirittura peggioreranno;
- 3) a differenza di quasi tutte le altre istituzioni bancarie, essa non contiene affatto l'elemento del rischio, poiché la sua principale funzione non è che quella di trasmettere somme realmente ricevute, mediante un procedimento assai semplice.⁴⁷

I vantaggi per gli azionisti non sono disgiunti da quelli dei depositanti che, per l'economia di scala e la razionalizzazione delle procedure di trasferimento del denaro in Italia, avrebbero ottenuto un consistente risparmio, secondo Nitti di almeno il 50%, sui costi delle commissioni, convincendoli a rivolgersi alla nascente istituzione. La proposta dell'economista meridionale, tenendo insieme finalità sociali ed economiche, non può che sorgere sotto il patrocinio dello stato. L'autore su questo aspetto, per evitare che si riproponessero le solite contrapposizioni tra interventisti e liberisti, rimane abbastanza nel vago, anche se non mancano le raccomandazioni affinché l'iniziativa sia «fortemente e personalmente accreditata dal Ministero degli Esteri» e il governo faccia diventare "aperto" ed esplicito il sostegno dei consoli e degli agenti diplomatici, «trattandosi di una istituzione tanto utile agli emigranti»⁴⁸. D'altra parte, in quegli anni, gli orientamenti del governo volgono decisamente verso una soluzione che, senza mettere in discussione i presupposti del progetto nittia-

47. Ivi, pp. 93-94.

48. Ivi, p. 90.

no, preferisce affidare ai privati la gestione delle rimesse. L'attribuzione esclusiva al Banco di Napoli del servizio costituisce una scelta di compromesso che, però, come abbiamo visto, solo in parte riduce il potere di quanti trafficano sui risparmi degli emigranti. In realtà, l'idea di una “banca italo-americana” è destinata a rimanere, come quella della banca coloniale, sulla carta, mentre con l'avanzare di un più ampio processo di integrazione dei nostri emigranti nelle società al di là dell'Atlantico, sarà il sistema creditizio di quei paesi a soppiantare l'azione dei banchisti. Ma a quel punto saranno venute meno anche molte delle motivazioni che avevano favorito l'infeudamento dei circuiti monetari ad una classe di esosi intermediari etnici.

Conclusioni

L'identità di emigrante segnata, come dice il sociologo e filosofo algerino Abdelmalek Sayad, da una "doppia assenza", che si realizza nel passaggio "dalle illusioni dell'emigrato alle sofferenze dell'immigrato"¹, ha una valenza paradigmatica di ogni migrazione di massa. Tale condizione esprime una profonda provvisorietà, è sinonimo di una materia lavica svuotata di ogni essenza umana: un esercito di "non persone", come lo definisce il sociologo Alessandro Dal Lago². Siffatte interpretazioni delle migrazioni di massa si giustificano in base al *frame* ideologico dominante di una discriminazione tra noi e loro, di una diversità che trova compimento in una *migration policy* storicamente fondata su una concezione funzionale ed economica restia, per questo motivo, a comprendere e disciplinare anche la spinosa materia dei diritti individuali e di cittadinanza³. La contrapposizione, politicamente redditizia, implementa la mercificazione dei rapporti con l'emigrante e costruisce intorno a quel mondo una zona cuscinetto che accentua

1. A. SAYAD, *La doppia assenza. Dall'illusione dell'emigrante alla sofferenza dell'immigrato*, Milano, 2002.

2. A. DAL LAGO, *Non persone. Le esclusioni dei migranti in una società globale*, Milano, 2004.

3. Cfr. C. BONIFAZI, *Dall'emigrazione assistita alla gestione dell'immigrazione: le politiche migratorie nell'Italia repubblicana. Dai vecchi ai nuovi scenari del fenomeno*, in "Popolazione e storia", 1, 2005, pp. 19-43, ma in una prospettiva storica si veda soprattutto E. SORI, *La politica migratoria italiana. 1860-1970*, in "Popolazione e storia", 1, 2003, pp. 139-171.

la mistificazione della separazione e oscura le tante pratiche di sfruttamento che lo riguardano. Un'area aperta alla confluenza di spinte speculative che si manifestano dentro e fuori le stesse comunità dei migranti. Per questa strada, l'emigrazione diviene una sorta di "*affairhub*", terminale di avventurieri improvvisati, faccendieri della prima e dell'ultima ora, speculatori di ogni tipo, ma anche di più strutturate organizzazioni del terziario sociale, tutti ingranaggi di una vera e propria industria della accoglienza che progredisce secondo meccanismi malati, logiche perverse, al di fuori di ogni di controllo. Se il grande esodo migratorio degli italiani a cavallo tra '800 e '900, per dimensioni, condizioni e qualità, non è paragonabile al grande scalo internazionale del malaffare per l'attuale immigrazione, è pur sempre uno snodo attivo per, quanti, soprattutto connazionali, sono pronti a buttarsi a pesce sul fiume di denaro che fuoriesce dalle misere tasche degli emigranti di un secolo fa. Certamente l'azione degli agenti e di quanti, a vario titolo, ruotano intorno all'organizzazione del viaggio si rileva il più delle volte priva di scrupoli ma è lontana dal configurarsi come la rete criminale che controlla il fenomeno dello *smuggling* dei profughi africani o del sud est asiatico. Allo stesso modo, la filiera, per quanto sempre più accentrata, dei *provider* dei servizi essenziali (vitto, alloggio, lavoro, rimesse) che prende in consegna gli italiani che sbarcano a New York è lontanamente paragonabile per metodi e avidità alle prestazioni imposte dai gestori degli stessi servizi nei ghetti pugliesi o nei centri di assistenza siciliani di oggi. Per quanto necessari, questi distinguo, non diradano per l'emigrazione italiana otto-novecentesca le perturbazioni esercitate dagli intermediari legali ed illegali, né dissolvono l'immagine di una cipolla a più strati dai quali spuntano intrallazzatori professionisti, truffatori pa-

tentati, trafficanti e imbrogliatori di ogni risma. Non è facile, per quanto i dati raccolti ancora insufficienti consigliano di insistere su questa pista di ricerca, in un contesto lucrativo così disgregato, tracciare la dimensione del prelievo forzato operato ai danni degli emigranti, anche perché, a differenza di quanto accade oggi, quando è certo e pubblico il centro erogatore di spesa, allora tutte le prestazioni e i relativi costi si risolvono in un rapporto personale tra gli appaltatori dei servizi e l'emigrante. Tuttavia, è significativo che gli abusi in un sistema diffuso come quello dei banchisti abbiano inciso non poco nell'erosione la massa effettiva dei risparmi accumulati con il lavoro all'estero, costruendo uno sbarramento invalicabile anche per il Banco di Napoli che, pur avendo ricevuto dallo stato italiano l'esclusiva della gestione delle rimesse, ne riesce ad intercettare soltanto il 15% del totale, mentre le cronache del tempo rilanciano cifre consistenti sottratte a proprio uso e consumo dai banchisti dai tesoretti consegnati nelle loro mani dagli incauti clienti. Soprattutto le vicende legate alla *migration money* impongono di riflettere a fondo sul ruolo delle politiche di regolazione del fenomeno e sugli strumenti messi in campo per arginare concretamente gli spazi della intermediazione più o meno illegale. Per quanto, secondo alcuni storici stranieri, l'Italia si segnali per una attenzione continua al fenomeno⁴, fin dall'insorgere del grande esodo migratorio, le coordinate dell'intervento non cambiano da un provvedimento all'altro né rivedono una "visone" fondamentalmente "privatistica" con cui le classi dirigenti guardano alla imponente mobilità del pe-

4. R.C. SMITH, *Diasporic Membership in Historical Perspective: Comparative Insights from the Mexican, Italian, Polish case*, in "International Migration Review", 3, 2003, p. 727.

riodo liberale. Tanto sul territorio nazionale che all'estero la *manus* pubblica ha la pretesa di dirigere ma non di gestire il fenomeno, lasciando ampi margini di manovra alla mediazione privata. Ne fa testo l'istituzione del Commissariato Generale di Emigrazione nel 1901 che, per quanto sia considerato un positivo tentativo di normare la complessa questione migratoria, di fatto non recide né tanto meno riduce il potere di interdizione dei privati interessati. Fanno la parte del leone soprattutto i vettori, cioè le grandi compagnie di navigazione che come finanziatori quasi esclusivi delle dotazioni finanziarie della nuova istituzione, hanno modo di contrattare con lo stato gli alti valori dei noli di riferimento che di fatto annullano o riducono i margini di caduta del costo del viaggio per il passaggio dalla vela al vapore. In più, orientano, e di fatto bloccano, la riconversione dei principali porti dell'emigrazione italiana da scalo merci a scalo passeggeri, con la pretesa di vedersi riconosciuta la possibilità di costruzione dei ricoveri per gli emigranti, ultimo anello di una manovra più generale per depotenziare il controllo pubblico all'interno degli scali marittimi e sulla nave. Quanto la subalternità dello stato agli interessi privati, indotta dal vecchio vizio di un riformismo a costo zero, abbia favorito il mantenimento di una lunga ed inossidabile catena speculativa, dai proprietari di locande ai settori della ristorazione fino a svariate espressioni di una piccola e media borghesia cittadina impegnata ad occupare tutti gli spazi della mediazione usuraia, è emersa dalla osservazione ravvicinata delle vicende del porto di Napoli, ma più in generale è sottolineata da una letteratura di storia istituzionale sulle criticità dell'impianto

gestionale delle politiche migratorie dello stato liberale⁵. Ancora più evidenti, come si è visto volgendo lo sguardo ai paesi di destinazione, le conseguenze dell'abbraccio mortale tra pubblico e privato nella gestione degli emigranti all'estero. La modesta pretesa di sostenere una generica assistenza morale dell'emigrante fuori dal proprio paese attraverso il finanziamento di alcuni enti morali fa il paio con la scelta di sottrarre lo stato ad un impegno più diretto, come sollecitato da Nitti, nel settore della acquisizione e trasmissione delle rimesse, rimettendo, dopo averla rigidamente delimitata, la gestione al più grande istituto di credito del Mezzogiorno. Tra la presunzione ad affrontare da lontano la questione attraverso una vaga idea filantropico-assistenziale e il disimpegno pubblico in campi strategici per la stessa contabilità nazionale, si misura la vitalità di un sistema affaristico che, soprattutto negli Stati Uniti, allunga quando non sbarra i processi di emancipazione dell'emigrante. Fili sempre più spessi e concatenati tra brokeraggio economico e leadership comunitaria trattengono gli "assistiti" ad un contesto orientato al prolungamento di tradizioni culturali e materiali del paese di origine piuttosto che all'inserimento nel nuovo contesto. Certo, ancora una volta, la varianza di scala e di esiti tra le politiche di emigrazione di cento anni fa e quelle di immigrazione di oggi, consigliano cautela nel voler a tutti i costi stabilire una continuità ideale tra ieri ed oggi, tanto più che la

5. Cfr. per una trattazione esaustiva A. ANNINO, *La politica migratoria dello stato post-unitario*, cit., in particolare pp. 1233-1235; A. MIGLIAZZA, *Il problema dell'emigrazione e la legislazione italiana sino alla seconda guerra mondiale*, in Fondazione Brandolini, *Gli Italiani fuori dall'Italia*, Milano, 1983, pp. 242-243. Per una più puntuale ricostruzione del bilancio del Commissariato Generale dell'Emigrazione e dei suoi finanziatori, si veda A. FAURI, *Storia economica dell'emigrazione*, cit., pp. 48-53.

ricerca non ha fatto emergere quella forte commistione tra gli interessi privati e la politica che la “profugopoli”⁶ emersa dall’inchiesta su “Mafia Capitale” ha svelato in tutti i suoi intrecci. Si rafforza, invece, come un sequel continuamente aggiornato e arricchito da effetti speciali, l’idea di un sistema di governo dei flussi migratori targato Italia, segnato da una gestione poco trasparente e il più delle volte inefficace, nel quale all’eccessiva proliferazione della architettura istituzionale, non corrisponde né la cultura del controllo né quella di muoversi per obiettivi. Alla fine, l’instirpabile vizio di attribuire virtù taumaturgiche al momento legislativo dimenticandosi di monitorarne i risultati, ha consegnato la storia dell’emigrazione all’ipoteca di una sostanziale anarchia che ha fatto disperdere fiumi di soldi in ogni tipo di tasca, più o meno raccomandabile. Le conseguenze non si sono viste soltanto nell’opera di sfruttamento a trecentosessanta gradi delle folle migranti. Gli effetti negativi si sono dispiegati su un panorama più ampio, non segnato unicamente dalla povertà e dalla pesantezza della vita materiale dei nostri connazionali all’estero. Sono state anche spuntate e travisate le opportunità legate al grande esodo in termini di un più rapido sviluppo del tessuto economico nazionale e di una posizione non marginale nel sistema degli scambi internazionali. Non è qui la sede per riprendere considerazioni abbondantemente sviluppate e discusse dalla storiografia economica del nostro paese⁷, ma anche in questa prospettiva riaffiora

6. M. GIORDANO, *Profugopoli*, Milano, 2016.

7. Per una efficace disamina interpretativa delle problematiche macroeconomiche relative alla presenza dell’Italia nel mercato internazionale in età liberale, cfr. A. CLEMENTE, *L’Italia e il commercio estero in età liberale. Una riflessione sui metodi e approcci recenti*, in *Quello che i numeri non dicono*, cit., pp. 17–46.

lo strabismo delle classi dirigenti liberali. L'opzione ideologica del "colonialismo popolare"⁸, prima che si inveri nella politica di conquista territoriale del regime fascista, aveva fatto capolino in un altrettanto velleitario progetto di espansionismo commerciale della classe politica liberale, guidato fideisticamente dalla accresciuta presenza di italiani nel mondo. L'equazione più emigrazione uguale a più esportazioni aveva condotto ad una sorta di farneticazione "sviluppista" tradottasi nella costruzione di un fallimentare e confuso disegno di accompagnamento istituzionale dei nostri operatori economici e commerciali attraverso la mobilitazione in chiave di agenzia informativa del Ministero di Agricoltura industria e Commercio, della rete consolare e delle Camere di Commercio italiane all'estero. Ancora una volta la sovrastruttura istituzionale si pone distante dalla realtà di riferimento, dando per scontato che gli emigranti fossero il naturale bacino di consumatori dei prodotti nazionali. Quanto tutto ciò cozzasse con la qualità e gli intendimenti dei connazionali in terra straniera e con l'incapacità di agire contestualmente sulla promozione economica e sociale del popolo degli emigranti trova più di un riscontro nella proiezione dell'emigrazione nel sistema degli scambi internazionali. In quel contesto le *Litte Italies* appaiono ancora più piccole e refrattarie se non

8. Cfr. E. FRANZINA, *L'America gringa. Storia italiana d'immigrazione tra Argentina e Brasile*, Reggio Emilia, 2008, che parla di "proto-imperialismo" e lo collega alla politica crispina (p. 124); M.I. CHOATE, *Emigrant Nation. The Making of Italy abroad*, Cambridge, 2008; M. VERNASSA, *Alle origini dell'interessamento italiano per l'America Latina. Modernizzazione e colonialismo nella politica crispina: l'inchiesta del 1888 sull'emigrazione*, Pisa, 1996; D. NATILI, *L'emigrazione nel discorso e nelle realizzazioni coloniali (1861-1947)*, in "Studi sull'emigrazione", 184, 2011, pp. 633-653; P. STEFANO, *Il colonialismo popolare. L'emigrazione e la tentazione espansionistica italiana in America latina*, Roma, 2014.

ostili alle sollecitazioni della madrepatria ad assumere il ruolo che le sue classi di governo ottimisticamente vogliono attribuirgli. In realtà, sfibrate dalla lotta quotidiana della sopravvivenza, considerate soltanto come pilastro di partite invisibili della propria bilancia dei pagamenti, quelle comunità stentano anche a dar vita ad una dinamica “economia della circolazione”, come quella che oggi si impone allo studio di alcune consistenti insediamenti di immigrati del terzo mondo nella più grande metropoli dell’Italia meridionale⁹, o ad assurgere, come in molte realtà del Centro America¹⁰, ad un riconosciuto protagonismo nello sviluppo degli scambi economici e finanziari tra paesi di origine e paesi di destinazione. L’incontro tra l’economia italiana e gli italiani all’estero è, perciò, rinviato al pieno dispiegarsi del *revival* etnico delle successive generazioni di oriundi, motivate “da un’etica borghese *in nuce*” e, se pure con tratti originali e a volte contraddittori, pienamente inserite nei processi di mobilità delle società locali¹¹. Ma, questa volta, la loro preferenza per le merci italiane fa a meno della mediazione dello stato nazionale, riscoprendo l’orgoglio di una appartenenza grazie alla capacità della nostra economia di imporre al mondo il brand del *made in Italy*. Nel frattempo, però, l’idea da *rentier* con cui la classe politica colloca l’emigrazione nel quadro degli scambi internazionali contagia anche qualche avventuroso imprenditore di casa nostra il quale, senza ricorrere alla trafila informativa

9. Cfr. C. SCHMOLL, *Economie della circolazione e mercati locali. Un’etnografia del commercio transnazionale a Napoli*, in “Meridiana”, 61, 2008, pp. 99–114.

10. Cfr. C. AMUEDO–DORANTES, C. BANSACK, *Money Transfers among Banked and Unbanked Mexican Immigrants*, in “Southern Economic Journal”, 73, 2006, pp. 374–401.

11. M.S. GARRONI, *Little Italies*, cit., pp. 216 ss.

predisposta dagli organi dello stato, si tuffa personalmente nell'avventura economica oltreoceano. Tanto Enrico Dell'Acqua che Michele Mastroberardino, i due imprenditori che da latitudini geografiche e produttive diverse abbiamo potuto seguire nelle loro peregrinazioni americane e nei loro contatti con l'universo migratorio, hanno modo di verificare sul campo la vaghezza del profilo economico-commerciale dei connazionali. Dei due, soltanto Enrico Dell'Acqua si scopre per il suo entusiasta biografo, Luigi Einaudi, "un raggio di sole" ma in virtù di un geniale "spirito di intraprendenza" e di "energia produttrice" assunte ad opposizione delle «dilapidazioni fastose ed oziose delle classi politicanti e dirigenti» e dell'«incuria colpevole delle colonie spontanee»¹². È, appunto, lo schema di sfida e risposta nel quale prendono forma le scelte innovative dell'imprenditore cotoniero lombardo rispetto alle comunità italiane in America Latina a indicare quali e quanti altri strumenti sono necessari per trasformare quelle comunità in un *relè* di spinta per il commercio internazionale della madrepatria. Nell'interfaccia con la comunità economica nazionale ed internazionale il tradizionale "business migratorio" organizzato intorno alla fornitura di una molteplicità di servizi e di beni di prima necessità ai nuovi arrivati, fa da schermo all'ingresso di contenuti e forme di organizzazione economica e commerciale più moderne. La supposta e pacifica combinazione tra esodo proletario e incremento di merci dall'Italia, in realtà, si evolve nel suo contrario, in una sempre più spietata concorrenza "fratricida" con l'estendersi del *made for italians* e della capacità di operosi immigrati di produrre in loco ciò di cui hanno bisogno i propri connazionali. L'intreccio tra ragioni identitarie

12. L. EINAUDI, *Il principe mercante*, cit., pp. 19-20.

e obiettivi della politica commerciale dell'Italia liberale, confusamente declinate da consoli e rappresentanti delle camere di commercio italo-america che continuano a prevedere prospettive di sicuro sviluppo per le importazioni di quei generi di consumo di cui si segnala la positiva espansione della produzione in terra straniera ad opera degli stessi italiani, indica come a questi livelli l'affare emigrazione si sia tradotto in una vera e propria occasione mancata. Ma segnala, allo stesso tempo, la difficoltà di intervenire nella costruzione spontanea dei flussi migratori per tramutarli in una effettiva risorsa tanto per i paesi di accoglienza che per i paesi di provenienza. Considerazioni che al tempo presente riemergono pressanti con l'inversione del ciclo migratorio in un contesto di profonda crisi economica globale. L'attenzione alla comparazione dei fenomeni di mobilità umana su scala planetaria che non si risolva in un impressionistico *deja vu* moralistico ma approfondisca il tratto insieme attuale e inattuale di tali processi nel lungo tempo storico è il primo passo per non farci sopraffare dalle paure e tentare di dipanare la complicata matassa dei problemi. La conoscenza storica ha ancora un senso per la formazione del cittadino del modo di oggi se contribuisce a depurare il movimento migratorio da forvianti e strumentali errori di anacronismo e a far crescere la consapevolezza civile di non lasciare che la vita di milioni di persone in cerca di approdo sia ostaggio di affari e speculazioni di ogni tipo.

AREE SCIENTIFICO-DISCIPLINARI

AREA 01 – Scienze matematiche e informatiche

AREA 02 – Scienze fisiche

AREA 03 – Scienze chimiche

AREA 04 – Scienze della terra

AREA 05 – Scienze biologiche

AREA 06 – Scienze mediche

AREA 07 – Scienze agrarie e veterinarie

AREA 08 – Ingegneria civile e architettura

AREA 09 – Ingegneria industriale e dell'informazione

AREA 10 – Scienze dell'antichità, filologico-letterarie e storico-artistiche

AREA 11 – Scienze storiche, filosofiche, pedagogiche e psicologiche

AREA 12 – Scienze giuridiche

AREA 13 – **Scienze economiche e statistiche**

AREA 14 – Scienze politiche e sociali

AREA 15 – Scienze teologico-religiose

Il catalogo delle pubblicazioni di Aracne editrice è su

www.aracneeditrice.it

Compilato il 10 novembre 2016, ore 07:57
con il sistema tipografico L^AT_EX 2_ε

Finito di stampare nel mese di novembre del 2016
dalla tipografia «System Graphic S.r.l.»
00134 Roma – via di Torre Sant’Anastasia, 61
per conto della «Giacchino Onorati editore S.r.l. – unipersonale» di
Canterano (RM)